

SONJA SAHLSTEN

Pienten asemapaikkojen kehittämispotentiaali

ESISELVITYS RAIDELIIKENNETÄ TUKEVASTA MAANKÄYTÖSTÄ
ASEMANSEUTUJEN TAAJAMISSA



Sonja Sahlsten

Pienten asemapaikkojen kehittämispotentiaali

Esiselvitys raideliikennettä tukevasta maankäytöstä
asemanseutujen taajamissa

Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 59/2015

Kannen kuva: Keuruun asema, Sonja Sahlsten

Verkkojulkaisu pdf (www.liikennevirasto.fi)

ISSN-L 1798-6656

ISSN 1798-6664

ISBN 978-952-317-167-1

Liikennevirasto

PL 33

00521 HELSINKI

Puhelin 0295 34 3000

Sonja Sahlsten: Pienten asemapaikkojen kehittämispotentiaali. Esiselvitys raideliikennettä tukevasta maankäytöstä asemanseutujen taajamissa. Liikennevirasto, liikenne ja maankäyttö -osasto. Helsinki 2015. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 59/2015. 62 sivua ja 2 liitettä. ISSN-L 1798-6656, I ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-317-167-1.

Avainsanat: henkilöjunaliikenne, maankäyttö, asemien kehittäminen

Tiivistelmä

Työn tavoitteena on muodostaa käsitys pienten henkilöliikenteen asemapaikkojen (kaukoliikenteen asemaluokka 3: vähäliikenteiset asemat) tulevaisuuden näkymistä ja kehittämisedellytyksistä sekä perusteita kehittämistoimien priorisoimiseksi. Tarve saada perusteluita kehittämistoimenpiteiden priorisoimiseksi liittyy siihen, miten esimerkiksi pienten asemien esteettömyyttä tullaan pitkällä tähtäyksellä parantamaan.

Työ jakautuu kahteen vaiheeseen. Työn ensimmäisessä vaiheessa tarkastellaan yleisellä tasolla kaikkia pieniä asemia ja niiden kehittämispotentiaalia. Tämän yleispiirteisen tarkastelun perusteella voidaan todeta, että pienet asemat ja myös niiden kehittämispotentiaali eroavat toisistaan monin tavoin. Työn toisessa vaiheessa tutkittiin pienten asemien asemanseutujen kehittämispotentiaalia yhteysväleillä Oulu–Kajaani (pienet asemat Muhos, Utajärvi, Vaala, Paltamo ja Kontiomäki) sekä Tampere–Pori (pienet asemat Karkku ja Kokemäki).

Tarkasteluiden perusteella havaittiin, että eri asemien nykyinen vuorotarjonta ja väestöpotentiaali eroavat merkittävästi toisistaan. Asemien sijainti suhteessa muuhun yhdyskuntarakenteeseen vaihtelee myös paljon. Suurin osa pienistä asemista sijaitsee kuitenkin taajamissa ja asutuksen keskellä tai välittömässä läheisyydessä. Maankäytön kehittämistoimet vaikuttavat nykytilan lisäksi asemien kehittämispotentiaaliin. Maakuntakaavojen aluevarausmerkinnät - tai niiden puute - asemien yhteydessä kertovat asemanseutuihin kohdistuvista odotuksista ja paineista maakunnallisella tasolla. Varsinaisia kehittämismerkintöjä oli esitetty vain muutamiin asemanseutuihin. Joissakin maakunnissa asemia ei ole lainkaan merkitty maakuntakaavaan. Pieniä asemia oli vuoden 2015 alussa käytössä noin 90 kpl, joten hallittavissa olevan määrän takia asemapaikat voisivat hyvin olla merkittyinä kaikkien maakuntien maakuntakaavoissa. Asemapaikkojen merkitseminen maakuntakaavaan on lähtökohtaisesti niiden kehittämisen kannalta tärkeää, sillä silloin niillä osoitetaan olevan merkitystä laajemmaltikin kuin vain paikallisesti ja toisaalta se osoittaa yksityiskohtaisemmalle suunnittelulle paikan merkityksen.

Työn yhteydessä tehtyjen kahden eri yhteysvälin pienten asemien tarkemman tutkimisen kautta huomattiin, että jopa samalla yhteysvälillä, suhteellisen samantyyppisissä paikoissa sijaitsevien asemien välillä on eroja. Tarkemmat asemien ja asemanseutujen tarkastelut ovatkin tarpeen ennen kuin pieniä asemia voidaan suoraan luokitella ja priorisoida. Pienten asemien erilaisuuden takia olisi tarpeen tehdä tarkempi ryhmittely. Näin pienten asemien kehittämistä voitaisiin priorisoida ja perustella. Asemien ryhmittely vaatii kriteerit, jotka tämän työn havaintojen perusteella voisivat olla liikennöinti ja sen tulevaisuuden odotukset, aseman merkitys osana liikennejärjestelmää, asemanseudun ja laajemmin aseman sijaintikunnan väestöpotentiaali sekä asemanseudun kehittämistavoitteet maankäytössä. Ryhmittelyn osaksi voidaan liittää tarkastelu asemien nykyisestä kunnosta ja täyttyvistä palvelutasotavoitteista.

Yleisemmän, kaikki pienet asemat kattavan lisätarkastelun lisäksi pienien asemien kehittämistä tulisi tehdä paikallisella tasolla yksittäisten asemien ja alueiden tarpeista lähtien. Erityisesti pienten asemanseutujen kehittämisessä olisi perusteltua ottaa käyttöön palvelumuotoilun ja yhteiskehittämisen keinot, jotta paikallinen aseman seudun potentiaali voidaan nostaa vastuullisesti esille tulevaisuuden kannalta.

Sonja Sahlsten: Utvecklingspotentialen för små stationsorter – förstudie om markanvändning som stöder spårbunden trafik i stationsregionernas tätorter. Trafikverket, trafik och markanvändning. Helsingfors 2015. Trafikverkets undersökningar och utredningar 59/2015. 62 sidor och 2 bilagor. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-317-167-1.

Nyckelord: persontågtrafik, markanvändningen, utveckling av stationer

Sammanfattning

Målet med studien var att skapa en uppfattning om framtidsutsikterna och utvecklingsmöjligheterna för små stationsorter med persontrafik (stationsklass 3 i fjärrtrafiken: stationer med lite trafik) samt om grunderna för prioritering av utvecklingsåtgärderna. Behovet av att motivera prioriteringen av utvecklingsåtgärderna hänför sig till exempel till det hur man skal utveckla små stationernas tillgänglighet i det långa loppet.

Studien är indelad i två skeden. I det första skedet undersöktes alla små stationer och deras utvecklingspotential på ett allmänt plan. På basis av den här översiktliga undersökningen kan konstateras att både de små stationerna och följaktligen också deras utvecklingspotential skiljer sig från varandra på många sätt. I arbetets andra skede undersöktes utvecklingspotentialen för orterna med små stationer på sträckan Uleåborg–Kajana (de små stationerna Muhos, Utajärvi, Vaala, Paltamo och Kontiomäki) samt på sträckan Tammerfors–Björneborg (de små stationerna Karkku och Kokemäki).

Av undersökningarna framgick att det nuvarande utbudet av turer till och från stationerna liksom också befolkningspotentialen uppvisar stora variationer. Stationernas läge i relation till den övriga bebyggelsestrukturen varierar också i hög grad. Största delen av de små stationerna ligger ändå i tätorter och mitt i eller i den omedelbara närheten av bebyggelse. Utvecklingsåtgärderna inom markanvändning inverkar inte bara på nuläget, utan även på stationernas utvecklingspotential. Utmärkningarna – eller avsaknaden av dem – av områdesreservationer i anslutning till stationer i landskapsplanerna beskriver förväntningarna och trycket på stationsregionerna på landskapsnivå. Egentliga utvecklingsåtgärder har bara märkts ut i några stationsregioner. I en del landskap har stationerna inte alls märkts ut i landskapsplanen. I början av år 2015 var det cirka 90 små stationer i bruk, och på grund av det överkomliga antalet skulle stationsorterna mycket väl kunna märkas ut i alla landskapens landskapsplaner. Det är ett viktigt utgångsläge för stationsorternas utveckling att de märks ut i landskapsplanen, eftersom man därigenom visar att deras betydelse är mer omfattande än på det lokala planet och dessutom understryks vikten av orten för mer detaljerad planering.

En noggrannare undersökning av de små stationerna längs två olika förbindelsesträckor visade att det till och med finns skillnader mellan stationerna som ligger längs samma förbindelsesträcka på liknande orter. Det är också nödvändigt att noggrannare studera stationerna och stationsorterna, innan man kan kategorisera och prioritera de små stationerna. Eftersom de små stationerna är så olika, krävs ytterligare grupperingar. På så sätt kunde man prioritera och motivera utvecklingen av små stationer för olika instanser. För grupperingen av stationerna behövs det kriterier, som utifrån resultaten i denna undersökning kunde vara till exempel trafikerings och de framtida förväntningarna på den, stationens betydelse som en del av trafiksystemet, befolkningspotentialen i både stationsregionen och i hela stationskommunen samt stationsregionens utvecklingsmål inom markanvändningen. Till grupperingen kunde bifogas en granskning av stationernas nuvarande skick och de servicenivåmål som uppfylls.

Förutom att göra ytterligare en undersökning som täcker alla små stationer, borde man utveckla de små stationerna på ett lokalt plan utifrån de enskilda stationernas och områdenas behov. Särskilt då små stationsregioner utvecklas, skulle det vara motiverat att ta i bruk metoder för servicedesign och gemensam utveckling så att den lokala stationsregionens framtida potential kunde lyftas fram på ett ansvarsfullt sätt.

Sonja Sahlsten: Development potential of small station sites - preliminary report on land use supporting railway traffic in populated train station areas. Finnish Transport Agency, Transport and Land Use. Helsinki 2015. Research reports of the Finnish Transport Agency 59/2015. 62 pages and 2 appendices. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-317-167-1.

Keywords: passenger train transport, area planning, development of stations

Summary

The aim of this report is to create an understanding of both the future outlook and development potential of small train station sites for passenger transport (station class 3 in long-distance traffic: stations with sparse traffic) and to give reasons for prioritising development measures.

The study was divided into two phases: In the first phase, all small stations and their development potential were studied at a general level. This overall study showed that there are numerous differences between the small stations and their development potential. In the second phase the development potential of the regions with small stations was studied along the railway line Oulu–Kajaani (the small stations Muhos, Utajärvi, Vaala, Paltamo and Kontiomäki) and along the railway line Tampere–Pori (small stations Karkku and Kokemäki).

The studies showed significant differences in the current train schedules of the stations as well as in the population potential. The location of the stations in relation to the rest of the community structure also varies to a great extent. The majority of the small stations are, however, located in populated areas and in the middle or in the immediate vicinity of settlement areas. The land use development measures not only affect the present condition, but also the development potential of the stations. The expectations and pressures on the station areas on a regional level are demonstrated by the decision to either include or not include area reservations in connection to stations in the regional plan. Actual development objects had only been included in a few station areas. In some regions, the stations had been totally omitted from the regional plan. In the beginning of year 2015 there were 90 small stations in use, and this manageable number certainly enables station sites to be included in the regional plans of all regions. Including the station sites in the regional plan is not only important in terms of their development, since this would indicate that their significance extends beyond the local level, but also because this would demonstrate the importance of more detailed planning of the site.

The more specific study of small stations along two different railway lines, carried out within the scope of this report, showed that there are disparities between stations located even along the same railway line in relatively similar locations. Stations and station areas will have to be studied more closely before the small stations can be directly categorised and prioritised. Further categorization is required, due to the diverse nature of the stations. In this way the development of small stations could be prioritised and justified to different instances. The categorisation of stations requires criteria, which on the basis of this study could be for example: traffic volumes and the future expectations on these, the significance of the station as part of the transport system, the population potential of the area and the whole municipality where the station is located and development objectives of land use in the station area. The categorisation could include a survey of the current condition of the stations and how they have met the service level objectives.

In addition to carrying out a more general supplementary study of all small stations, small stations should be developed at the local level based on the demands of single stations and the station areas. Especially when developing small station areas, it would be justified to implement service design and cooperative development methods to bring forward the future potential of the local station area in a responsible manner.

Esipuhe

Liikennevirasto on vuoden 2014 aikana päivittänyt Rautateiden henkilöliikennepaikkojen kehittämisohjelmaa. Kehittämisohjelman painopiste on suurissa ja keskisuurissa asemissa, joten tässä selvityksessä on keskitytty erityisesti pienten asemien toimintaedellytysten tutkimiseen.

Työ on pääsääntöisesti tehty loppuvuoden 2014 ja alkuvuoden 2015 aikana. Mahdollisia tulevia muutoksia ostoliikenteeseen ei ole tässä työssä otettu vielä huomioon.

Työn tilaajana on ollut Liikennevirasto, jonka puolelta työtä on valvonut henkilöliikenneasiantuntija Arja Aalto. Lisäksi maankäytön asiantuntija Seppo Serola Liikennevirastosta on kommentoinut työtä. Selvityksen on laatinut arkkitehti Sonja Sahlsten YY-Optima Oy:stä. Lisäksi YY-Optimasta työn laatimiseen ovat osallistuneet FL Anna Saarlo, DI VTM Seppo Lampinen ja TaM Kirsten Sainio.

Helsingissä lokakuussa 2015

Liikennevirasto
Liikenne ja maankäyttö -osasto

Sisällysluettelo

1	JOHDANTO JA LÄHTÖKOHDAT	9
1.1	Aiemmat selvitykset	9
1.2	Työn tavoitteet ja rajaus	9
1.3	Työn sisältö ja tulokset	10
1.4	Lähtökohdat pienten asemien kehittämiseksi	10
1.4.1	Henkilöliikenteen asemien palvelutasotavoitteet	10
1.4.2	Asemien ja asemanseutujen esteettömyysvaatimukset	13
2	KAIKKIEN PIENTEN ASEMIEN TILANNE	14
2.1	Pienten asemien kehittämisen haasteita	14
2.1.1	Joukkoliikenteen käyttöaste ja houkuttelevuus kulkumuotona kaupunkiseutujen ulkopuolella	14
2.1.2	Raideliikenteen asemien kehittäminen ja asemanseutujen tiivistäminen	15
2.2	Tarkasteltujen asemien nykytilanne	15
2.2.1	Liikennemäärät pienillä asemilla	16
2.2.2	Vuoromäärät pienillä asemilla	18
2.2.3	Pienten asemien kehittämistilanne ja kehittämistarpeet	19
2.3	Pienten asemien kehittämispotentiaali maankäytön näkökulmasta	19
2.3.1	Pienten asemien sijainti suhteessa muuhun yhdyskuntarakenteeseen	19
2.3.2	Väestöpotentiaali tarkasteltujen asemien ympäristössä	20
2.3.3	Pienet asemat maakuntakaavoissa	21
3	CASE 1: OULU-KAJAANI	24
3.1	Muhoksen asema	24
3.1.1	Maankäyttö asemanseudulla ja aseman sijainti kaupunkirakenteessa	24
3.1.2	Väestö- ja työpaikkatilanne	25
3.1.3	Maankäytön suunnittelun tilanne	25
3.1.4	Aseman palvelutaso ja kehittämistarpeet	27
3.2	Utajärven asema	29
3.2.1	Maankäyttö asemanseudulla ja aseman sijainti kaupunkirakenteessa	29
3.2.2	Väestö- ja työpaikkatilanne	29
3.2.3	Maankäytön suunnittelutilanne	30
3.2.4	Aseman palvelutaso ja kehittämistarpeet	31
3.3	Vaalan asema	33
3.3.1	Maankäyttö asemanseudulla ja aseman sijainti kaupunkirakenteessa	33
3.3.2	Väestö- ja työpaikkatilanne	33
3.3.3	Maankäytön suunnittelutilanne	33
3.3.4	Aseman palvelutaso ja kehittämistarpeet	37
3.4	Paltamon asema	37
3.4.1	Maankäyttö asemanseudulla ja aseman sijainti kaupunkirakenteessa	37
3.4.2	Väestö- ja työpaikkatilanne	37
3.4.3	Maankäytön suunnittelutilanne	38
3.4.4	Aseman palvelutaso ja kehittämistarpeet	40
3.5	Kontiomäen asema	41
3.5.1	Maankäyttö asemanseudulla ja aseman sijainti kaupunkirakenteessa	41
3.5.2	Väestö- ja työpaikkatilanne	42
3.5.3	Maankäytön suunnittelutilanne	42
3.5.4	Aseman palvelutaso ja kehittämistarpeet	44
3.6	Kehittämispotentiaali Oulu-Kajaani yhteysvälillä	45

4	CASE 2 - TAMPERE-PORI	47
4.1	Karkun asema.....	47
4.1.1	Maankäyttö asemanseudulla ja aseman sijainti kaupunkirakenteessa	47
4.1.2	Väestö- ja työpaikkatilanne	47
4.1.3	Maankäytön suunnittelutilanne	48
4.1.4	Aseman palvelutaso ja kehittämistarpeet.....	50
4.2	Kokemäen asema	52
4.2.1	Maankäyttö asemanseudulla ja aseman sijainti kaupunkirakenteessa	52
4.2.2	Väestö- ja työpaikkatilanne	52
4.2.3	Maankäytön suunnittelutilanne	52
4.2.4	Aseman palvelutaso ja kehittämistarpeet.....	54
4.3	Kehittämispotentiaali Tampere-Pori-yhteysvälillä	55
5	JOHTOPÄÄTÖKSET JA SUOSITUKSET	56
5.1	Pienten asemien kehittämispotentiaalista kertovat tekijät	56
5.2	Esimerkkitapausten kautta havaittua	57
5.3	Jatkotoimenpiteet ja suositukset.....	59
5.3.1	Kaikkiin pieniin asemiin kohdistuvat suositukset	59
5.3.2	Palvelumuotoilun hyödyntäminen yksittäisten asemien kehittämisessä	60
	LÄHTEET	62
	LIITTEET	
	Liite 1 Kaukoliikenteen asemien palvelutasotavoitteet	
	Liite 2 Case-asemien palvelutaso ja kehittämistarpeet	

1 Johdanto ja lähtökohdat

1.1 Aiemmat selvitykset

Liikennevirasto on vuoden 2014 aikana päivittänyt Rautateiden henkilöliikennepaikkojen kehittämisohjelmaa. Kehittämisohjelman painopiste on suurissa ja keskisuurissa asemissa, minkä vuoksi on vielä tarpeen tutkia tarkemmin pienten asemien toimintaedellytyksiä.

Henkilöliikennepaikkojen kehittämisohjelman lisäksi asemien ja asemanseutujen kehittämistä on käsitelty viime aikoina myös muun muassa Liikenneviraston julkaisussa 8/2014 Kehittämismallit ja -keinot rautatieasemien ja asema-alueiden palvelujen ja ympäristön parantamiseksi. Raideliikenteen asemien kehityskuvaa on arvioitu Liikenneviraston julkaisussa 34/2013 Tavara- ja henkilöliikenteen ratapihojen kehityskuva 2035, kehittämis- ja korvausinvestointitarpeet.

1.2 Työn tavoitteet ja rajaus

Työn tavoitteena on muodostaa käsitys pienten henkilöliikenteen asemapaikkojen tulevaisuuden näkymistä ja kehittämisedellytyksistä. Tässä työssä käsitellään vain kaukoliikenteen asemia. Esiselvityksen tuloksena on aineisto, joka täydentää tietoa asemanseututaajamien elinvoimasta maankäytön suunnittelun näkökulmasta, ja tarjoaa näkökulman raideliikennemyönteisen maankäytön edellytyksistä pienten asema-taajamien kannalta. Erityisenä näkökulmana tässä työssä on asemanseutujen kehittämispotentiaalin selvittäminen maankäytön suunnittelutilanteen kannalta. Tämän pohjalta voidaan laatia perusteltuja ehdotuksia mahdollisesti myöhemmin laadittavaa pienten asemien kehittämisohjelman sisältöä varten.

Työllä haetaan vastauksia seuraaviin kysymyksiin:

- Tukevatko maakuntakaavat ja kuntien maankäytön suunnittelu pienten asemapaikkojen kehittämistä ja asemanseutujen taajamien elinvoimaisuutta?
- Millä pienillä asemanseuduilla olisi erityisesti kasvu- ja kehittämispotentiaalia?
- Miten pienten asemanseutujen maankäytössä on tuettu asemanseutujen elinvoimaisuutta ja kehittymistä?
- Mitä riskitekijöitä pienten asemanseutujen kehittämiseen liittyy?
- Minkälainen maankäytön suunnittelu olisi raideliikennemyönteistä ja tukisi parhaiten taajamien sekä olemassa olevan asemapaikan kehittämistä?

Tavoitteena on saada perusteltu yleiskäsitys pienten asemapaikkojen tulevaisuuden näkymistä ja kehittämisedellytyksistä ja vahvistaa näin tietoa siitä, millä henkilöjunaliikenteen pienasemilla voisi olla kehittämispotentiaalia. Työ tarjoaa myös lähtökohdat analysoida tarkemmin pienten asemien kehittämistarpeita ja mahdollisia toimenpiteitä. Osaa näistä tarpeista voidaan myös lähteä määrittelemään palvelumuotoilun menetelmin.

Tarve saada perusteluita kehittämistoimenpiteiden priorisoimiseksi liittyy myös siihen, että asemien esteettömyysvaatimukset koskevat laajemmin kaikkia, myös pieniä, asemia. Tämä johtaa siihen, että kun pienen aseman peruskorjaus tulee ajankohtaiseksi, tulevat eteen myös korjaustoimenpiteet esteettömyyden osalta. Tarkemmin asemien esteettömyyttä ja palvelutasoa on käsitelty luvussa 1.4.

1.3 Työn sisältö ja tulokset

Työ jakautuu kahteen vaiheeseen. Työn ensimmäisessä vaiheessa tarkastellaan yleisellä tasolla kaikkia pieniä asemia ja niiden kehittämispotentiaalia (luvut 2.2. ja 2.3.). Ensimmäisen työvaiheen tarkasteluiden lähtöaineistona käytetään muun muassa parhaillaan päivityksen alla olevaa Henkilöliikennepaikkojen kehittämisohjelmaa. Arviot asemien kehittämispotentiaalista perustetaan pääasiassa maakuntien liittojen selvityksiin sekä maakuntakaavoihin, täydentäen arvioita tarvittaessa kuntakaavoituksesta saatavilla tiedoilla. Edellisistä lähteistä saatavien tietojen lisäksi erityisesti huomioitava asioita ovat asemanseutujen ja asemakuntien väestömäärät ja -ennusteet sekä työpaikkatilanne. Lisäksi on tarpeen huomioida alueiden erityispiirteiden, kuten matkailun tai suuryritysten tuoma potentiaali asemien säilymisen ja elinvoiman näkökulmasta.

Työn toisessa vaiheessa tarkastellaan pienten asemien asemanseutujen kehittämispotentiaalia yksityiskohtaisemmin muutaman valikoidun asemataajaman osalta. Tarkempaan tarkasteluun valittiin pienet asemat yhteysväleillä Oulu–Kajaani (luku 3) sekä Tampere–Pori (luku 4). Case-kohteiden osalta tutkitaan ensimmäistä vaihetta tarkemmalla tasolla pienten asemanseutujen maankäytön tilannetta. Case-kohteiden tarkasteluissa painotetaan tulevaisuuden matkustajapotentiaalin selvittämistä arvioimalla asemanseutujen taajamien elinvoimaisuutta ja tulevaisuudennäkymiä huomioiden muun muassa kuntarakennemuutosten tuomat muutokset. Aineistona käytetään muun muassa YKR-aineistoja, kuntien sekä maakuntien liittojen maankäytön suunnitelmia ja tarkastelualueiden kasvuennusteita. Maankäytön suunnittelutilanteen lisäksi selvitetään asemien esteettömyyttä, liityntäpysäköinnin nykytilaa sekä niiden kehittämistarpeita muun muassa Liikenneviraston ylläpitämän esteettömyystietokannan tietoja hyödyntäen.

Työn ensimmäisen vaiheen tuloksena saadaan karkea arvio kaikkien Suomen pienten asemien kehittämispotentiaalista sekä siitä, miten asemat on otettu huomioon seudullisessa suunnittelussa. Työn toisen vaiheen havaintojen osalta työn johtopäätöksissä arvioidaan erityisesti sitä, miltä tarkasteltujen asemien kehittämispotentiaali tarkemmin vaikuttaa kun otetaan huomioon suunniteltu maankäyttö, aseman kehittämistarpeet ja joukkoliikenteen kehittämistarpeet ja -mahdollisuudet.

Asemien esteettömyyteen ja käytettävyyteen liittyy oleellisesti myös käyttäjien tarpeiden ja näkökulman ymmärtäminen. Työn toisen vaiheen tulosten pohjalta on lisäksi laadittu arvio siitä, miten case-kohteiksi valittuja asemanseutuja voitaisiin kehittää käyttäjälähtöisesti palvelumuotoilun keinoin.

1.4 Lähtökohdat pienten asemien kehittämiselle

1.4.1 Henkilöliikenteen asemien palvelutasotavoitteet

Kaukoliikenteen asemien luokittelu

Henkilöliikennepaikkojen kehittämisohjelmassa henkilöliikenteen kaukoliikenteen asemat on luokiteltu kolmeen pääluokkaan. Luokitteluperusteena on pääasiassa käytetty käyttäjämäärää. Lisäksi luokittelussa on huomioitu Liikenne- ja viestintäministeriön matkakeskus –määrittely sekä vaihto-/risteys-/päätie-/raja-asemastatus. Kuvassa 1 on kuvattu kaikkien kaukoliikenteen asemien sijainti rataverkolla ja näiden asemien luokat.

KAUKOLIIKENTEEN ASEMALUOKITTELU v. 2017



Kuva 1.

Kaukoliikenteen asemaluokat noin vuonna 2017 (käsitys vuonna 2014). Tässä työssä käsitellyt pienet asemat kuuluvat luokittelun kolmanteen luokkaan ("Vähäliikenteiset asemat"). Lähde: Rinta-Piirto ym. 2014.

Tässä työssä on käsitelty pienimpiä kaukoliikenteen asemia, jotka luokittelun mukaan kuuluvat luokkaan ”3. Vähäliikenteiset asemat”. Kaikista kaukoliikenteen asemista suurin osa eli yhteensä 91 kpl kuuluu tähän luokkaan. Luokassa 3 ovat kaikki sellaiset kaukoliikenteen asemat ja seisakkeet, joilla on enintään 50 000 matkaa/vuosi ja jotka eivät myöskään ole vaihto- tai risteysasemia. Suuri osa näistä pienistä asemista on taa-jamajunaliikenneasemia. Useimmat luokan 3 asemista sijaitsevat suurimpien kaupunkien ja taajamien ulkopuolella liittyen joko pienempään taajamaan tai kylään tai johonkin muuhun alueeseen tai toimintoon kuten teollisuuteen.

Kaukoliikenteen vähäliikenteisten asemien palvelutaso

Eri asemaluokkien palvelutasotavoitteet on määritelty Rauateiden henkilöliikennepaikkojen kehittämissuunnitelmassa (Rinta-Piirto ym. 2014). Kaikkien luokkien palvelutasotavoitteet on koottu liitteeseen 1.

Vähäliikenteisillä asemilla ei ole junanvaihtomahdollisuutta. Vaihtoyhteydet muuhun joukkoliikenteeseen ovat usein puutteelliset tai puuttuvat kokonaan. Matkustajille tarjottavat palvelut kattavat yleensä vain välttämättömät palvelut, kuten esimerkiksi pysäköintipaikat, odotustilat, staattisen aikataulutiedon ja kuulutukset.

Palvelutasotavoitteet kaukoliikenteen vähäliikenteisillä asemilla ovat seuraavat:

Laiturit

- Laituripituus 250 m (tai 80/120 m taajamajunaosuuksilla)
- Laiturikorkeus 550 mm
- Laiturin leveys (reunalaituri) 3000 mm / (välilaituri) 3500 mm
- Laiturin materiaali: asfaltti tai kiveys
- Välilaituri suositeltava vaihtoasemille, muutoin suositellaan reunalaituria, joka mahdollistaa nopean vaihdon muuhun joukkoliikenteeseen

Laiturivarustelu

- 1–2 kpl pysäkkikatos (väh. 15 % ennakoidusta matkustajamäärästä mahtuu katokeeseen)
- Min. 1 kpl penkki, roska-astiat, kello

Esteettömyys (koskee kaikkia luokkia, asema-alueen tulee olla esteetön asemaluokasta ja matkustajamäärästä riippumatta)

- Esteetön reitti: Asemalla tulee olla vähintään yksi esteetön reitti tärkeimpien toimintojen välillä. Esteettömästä reitistä on rakennettava lyhin mahdollinen.
- Luiska ja/tai hissi: Kaikilla asemilla on oltava esteetön luiska tai hissi tasonvaihtojen varten.
- Valaistus: Asema-alueen ja matkustajalaitureiden valaistus on suunniteltava houkuttelevaksi. Alueelle ei saa jäädä pimeitä alueita tai nurkkauksia.
- Lisäksi muut esteettömyysvaatimukset kalusteille.

Matkustajainformaatio

- Kuulutukset, automaattiset ja manuaaliset
- Lisäksi raidenäytöt harkinnan mukaan laitureiden määrästä riippuen (pakollinen, jos juna ohittaa aseman yli 160 km/h nopeudella)

Kiinteä opastus

- Valaistut suuntaopasteet
- Raidenumerot
- Aikataulukkaappi/kehys
- Aseman ja laitureiden nimikyltit
- Esteettömän reitin opastus
- Opastus asemalta pysäköintiin, liityntäliikenteeseen ja takseille
- Informaatio aseman palveluista ja lipunmyynnistä
- Lisäksi sektorointiopasteet/ pysähtymispaikan merkitseminen harkinnan mukaan
- Lisäsuositukset:
 - Opastus asemalle katuverkolta, myös liityntäpysäköintiin ja kävely-/pyöräteiltä
 - Opastus asemalle päätieverkolta ja kävely/pyöräteiltä, myös liityntäpysäköintiin ja kävely/pyöräteiltä
 - Paikallisopastus (lähialuekartta)
 - Informaatio taksien tilaamisesta
 - Informaatio liityntäliikenteen aikatauluista, suositus, mikäli tietoa saatavilla ja esittämiselle varattu paikka (ajantasaista mikäli mahdollista)

Pysäköinti ja liityntäliikenne

- Henkilöautojen liityntäpysäköinti min. 5 kpl
- Pyöräpaikat min. 10 kpl; runkolukituspaikat, pakollinen; katetut paikat, pakollinen minimipaikkamäärälle
- Tavoitepaikkamäärän arviointi: paikkamäärän ja käytön seurannan perusteella; paikkojen käytön seurannan laskentaväli 3 vuotta; paikkamäärään reagointi, lisätään 20 % kun käyttöaste ylittää pysyvästi 80 %

1.4.2 Asemien ja asemanseutujen esteettömyysvaatimukset

Matkustajien kokemaan palvelutasoon asemilla vaikuttavat muun muassa laiturialueiden ja reittien toimivuus, matkustajainformaatio sekä esteettömyys. Esteettömyys ei koske vain esimerkiksi näkövammaisia tai liikkumisesteisiä vaan lähtökohtaisesti esteetön ympäristö helpottaa kaikkien matkustajien asiointia asemilla.

Rautatiealueiden esteettömyydestä määrää asetus Vammaisten ja liikkumisrajoitteisten henkilöiden esteetöntä pääsyä Euroopan unionin rautatiejärjestelmään koskevista yhteentoimivuuden teknisistä eritelmistä (ns. PRM YTE). Kyseinen EU:n komission asetus astui voimaan vuoden 2015 alussa ja se on suoraan velvoittava ilman kansallista täytäntöönpanoa.

Erityisesti pienten asemien kannalta merkittävin muutos aiempiin määräyksiin on siinä, että määräykset koskevat nyt kaikkia Suomen henkilöliikenteen asemia, kun ne aiemmin koskivat vain TEN-verkon asemia. Esteettömyysvaatimukset eivät koske asemia ellei niille tehdä parannus- tai korjaustöitä. Väliaikaisena priorisointisääntönä on siihen asti, kun kansalliset toteutus suunnitelmat priorisointisääntöineen ovat saaneet komission hyväksynnän, että hiljaisella asemalla ei tarvitse olla esteetöntä reittiä, mikäli alle 50 km:n päässä on esteetön asema.

2 Kaikkien pienten asemien tilanne

2.1 Pienten asemien kehittämisen haasteita

2.1.1 Joukkoliikenteen käyttöaste ja houkuttelevuus kulkumuotona kaupunkiseutujen ulkopuolella

Tässä selvityksessä tarkasteltavat henkilöliikenteen pienet asemat sijaitsevat pääsääntöisesti kaupunkiseutujen keskeisten alueiden ulkopuolella, suhteellisen harvaan-asutuilla alueilla, pienissä taajamissa, jopa maaseudulla. Tällaisilla alueilla asukastiheys on melko alhainen, joten myös edellytykset järjestää toimivaa julkista liikennettä ovat heikot massan vähyys takia. Vuorotarjonta ei tällöin yleensä ole kovin kattavaa, vaan junat saattavat pysähtyä pienillä asemilla vain muutaman kerran päivässä. Tällöin junaliikenteestä ei muodostu houkuttelevaa kulkumuotoa, vaan matkat päädytään tekemään muilla kulkuvälineillä, yleensä omalla autolla. Henkilöliikennetutkimuksen 2010–2011 mukaan joukkoliikenteen käyttö on sekä suhteellisesti että absoluuttisesti huomattavasti alhaisempaa harvaan asutuilla kuin tiiviimmillä alueilla. Monilla pienillä asemilla junaliikenne tapahtuu pikajunia vaatimattomammilla kiskobusseilla.

Pienten asemien kehittämisen kannalta merkittävänä haasteena ovatkin sekä alhainen väestömäärä että vähäinen vuorotarjonta, jotka ruokkivat toisiaan heikentäen joukkoliikenteen käyttöä sekä tarjonnan kehittämishalukkuutta. Suomessa on suhteellisen paljon henkilöliikenteen ratoja ja historiallisista syistä myös pieniä asemia on paljon. Muun muassa kaupungistuminen, taajamien kasvu kauemmas keskustoista, teollisuuden muutokset ja nopeutuneet muut liikenneyhteydet ovat vaikuttaneet siihen, että matkustajamäärät monilla pienillä asemilla ovat vähentyneet. Monia pieniä asemia onkin jo lakkautettu ja osaan kohdistuu myös nyt lakkauttamispaineita.

Tällä hetkellä ainoa henkilöjunaliikenteen liikennöitsijä on VR, jolla on yksinoikeus kaukoliikenteessä vuoden 2024 loppuun. Liikenteen määrä ja aikataulut ovat osto- ja velvoiteliikennettä lukuun ottamatta pitkälti liikennöitsijän päätettävissä. Liikennöinti vaikuttaa kuitenkin merkittävästi aseman käyttöön ja houkuttelevuuteen suhteessa muihin liikkumisvaihtoehtoihin. Joillakin yhteysväleillä esimerkiksi bussiliikenne voi olla junaliikennettä houkuttelevampi ja edullisempi vaihtoehto vaikka rata kyseisellä yhteysvälillä jo olisikin.

Junaliikenteen houkuttelevuuden ja kehittämisen kannalta yksi merkittävä rooli useiden pienten asemien kohdalla on liityntäliikenteellä. Taajama-alueiden laajentumisen myötä myös monet asuvat entistä kauempana, jolloin sujuvat liityntäyhteydet ovat välttämättömät junaliikenteen käytettävyyden kannalta. Nykyisellään useimmat pienet asemat sijaitsevat syrjäisillä seuduilla ja pienillä paikkakunnilla, eikä niillä ole mahdollisuutta vaihtoyhteyksiin. Paikalliset liityntäyhteydet ovat tällöin merkittävässä roolissa ylläpitämässä ja kasvattamassa junaliikenteen houkuttelevuutta muiden kulkumuotojen rinnalla.

Junaliikenteen houkuttelevuuteen ja sitä kautta erityisesti monien pienten asemien kehittämiseen tulevaisuudessa liittyy monia epävarmuustekijöitä. Valtion subventoitman junien ostoliikenteen tulevaisuudesta ei ole varmuutta. Uuden joukkoliikennelain myötä toimivaltaiset viranomaiset ovat laatineet palvelutasomäärittelyt, ja jatkossa rautateiden ostoliikennettä tarkasteltaneen osana joukkoliikenteen järjestämisen kokonaisuutta palvelutasomääritysten puitteissa. Junaliikenteen rooliin vaikuttaa myös pitkämatkaisen bussiliikenteen avautuminen kilpailulle kokonaisuudessaan vuoteen 2019 mennessä, mikä tuonee hintakilpailua ja uusia palveluita. Myös kotimaan lento- ja rautatieliikenteessä mahdollisesti tapahtuvat muutokset vaikuttavat junaliikenteen suosioon.

Eri kulkutapojen väliseen kilpailuasetelmaan vaikuttavat mm. matkalippujen hinnat, polttoaineiden hintakehitys, teiden parantamishankkeet sekä erilaiset yksityisauton käytöstä perittävät maksut. (Rinta-Piirto ym. 2014)

2.1.2 Raideliikenteen asemien kehittäminen ja asemanseutujen tiivistäminen

Asemien kehittämiseen liittyen on Rautateiden henkilöliikennepaikkojen kehittämisohjelmassa (luonnos 4.11.2014) nostettu esille monia haasteita, jotka koskevat myös pieniä asemia. Ensinnäkin maanomistustilanne asemanseuduilla on yleensä monimutkainen. Asemien kehittäminen vaatii myös useiden eri toimijoiden panostusta, sillä asemiin liittyvät eri osat ja alueet ovat eri toimijoiden vastuulla: muun muassa rata-alueiden ja laiturialueiden kehittäminen kuuluu Liikennevirastolle ja asemalle johtavien reittien kehittäminen on kuntien vastuulla. Asemarakennusten omistus vaihtelee asemittain. Liikenteestä vastaa VR, mutta raideliikenteen kehittämiseen liittyen myös Liikennevirasto osallistuu liikennejärjestelmän palvelutason kehittäjänä. Uusien asemapaikkojen avaaminen ja hiljaisten asemien sulkeminen liittyvät myös tiiviisti asemanseutujen kehittämiseen. Jos asemanseudulle ja asemataajamaan ei kaavoiteta uutta maankäyttöä, ei aseman säilymistäkään voida pitää yhtä todennäköisenä kuin tilanteessa, jossa asemanseudun kaavoitus on aktiivista. Kunnan rooli kaavoituksesta vastaavana toimijana on myös merkittävä asemanseutujen kehittämisessä ja sitä kautta raideliikenteen toimintaedellytysten vahvistamisessa.

Asemanseutujen tiivistämisellä tarkoitetaan tässä sellaisia toimia ja hankkeita, joilla pyritään olemassa olevan joukkoliikenteen solmupisteen tai paikan parempaan hyödyntämiseen esimerkiksi tehostamalla tai monipuolistamalla ympäröivää maankäyttöä. Useimmissa lähteissä suosituksena on maankäytön tehostaminen erityisesti kävelyetäisyydellä (noin 400 m) asemasta. Haasteena on se, että useiden kyselyiden mukaan asemanseutuja pidetään usein epäviihtyisinä paikkoina. Toisaalta asemanseutuja kehittämällä voidaan parantaa alueen miellyttävyyttä ja siten myös parantaa junamatkustamiseen liittyvää tyytyväisyyttä. Asemanseutujen tiivistämis- ja kehittämishankkeiden myötä monista rautatieliikenteen asemista on kehittynyt monipuolisia liikenteen solmupisteitä, joissa on myös muita palveluita, jotka houkuttelevat asioimaan asemalla muutenkin kuin matkanteon yhteydessä.

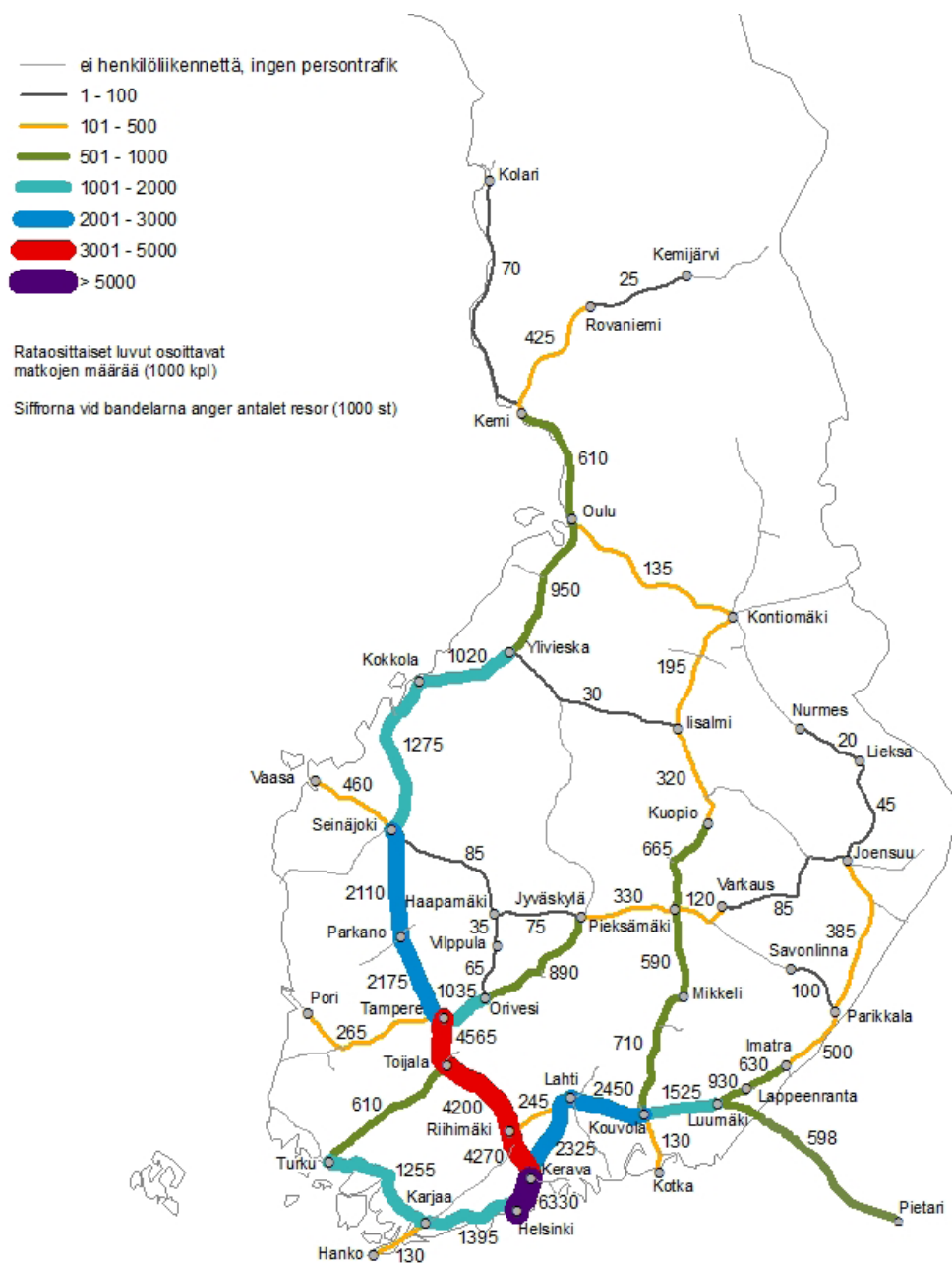
Edellä kuvatut toimet koskevat kuitenkin lähinnä vilkkaita asemia, joukkoliikenteen solmukohtia sekä suurimpia kaupunkeja. Pienten taajamien vähäliikenteisten asemien kehittämiseen edellä kuvatut toimet eivät suoraan sovellu. Lisäksi kuntien kaavoitus ja maapolitiikka voivat vaikuttaa pienten asemien kehittämismahdollisuuksiin. Pienten kylien ja taajamien täydennysrakentaminen voi kehittää positiivisesti paikallista liikumista ja elinvoimaa, mutta toisaalta heikentää entisestään asemanseututaajaman elinvoimaa. Pienillä asemilla vuorotarjonta voi olla niin heikkoa, ettei asemanseudun kehittämistoimenpiteillä ole vaikutusta käyttäjämääriin, mikäli vuorotarjontaa ei saada samalla kehitettyä vastamaan tarpeisiin. Pienten asemien asemanseutujen kehittäminen vaatiikin eri osapuolien yhteistyötä ja kokonaisuuden huomioonottavaa otetta suunnitteluun.

2.2 Tarkasteltujen asemien nykytilanne

Työn ensimmäisessä vaiheessa tarkasteltiin kaikkia kaukoliikenteen vähäliikenteisiksi asemiksi luokiteltuja asemia ja niiden kehittämispotentiaalia. Vähäliikenteisiä asemia on vuonna 2014 päivitetyn kehittämisohjelman mukaan yhteensä 91 kappaletta. Näistä 4 (Pääskylähti, Kempele, Uusikylä ja Villähde) ovat uusia asemia. Nämä asemat on pääsääntöisesti jätetty seuraavien tarkastelujen ulkopuolelle vertailukelpoisen aineiston puutteiden takia.

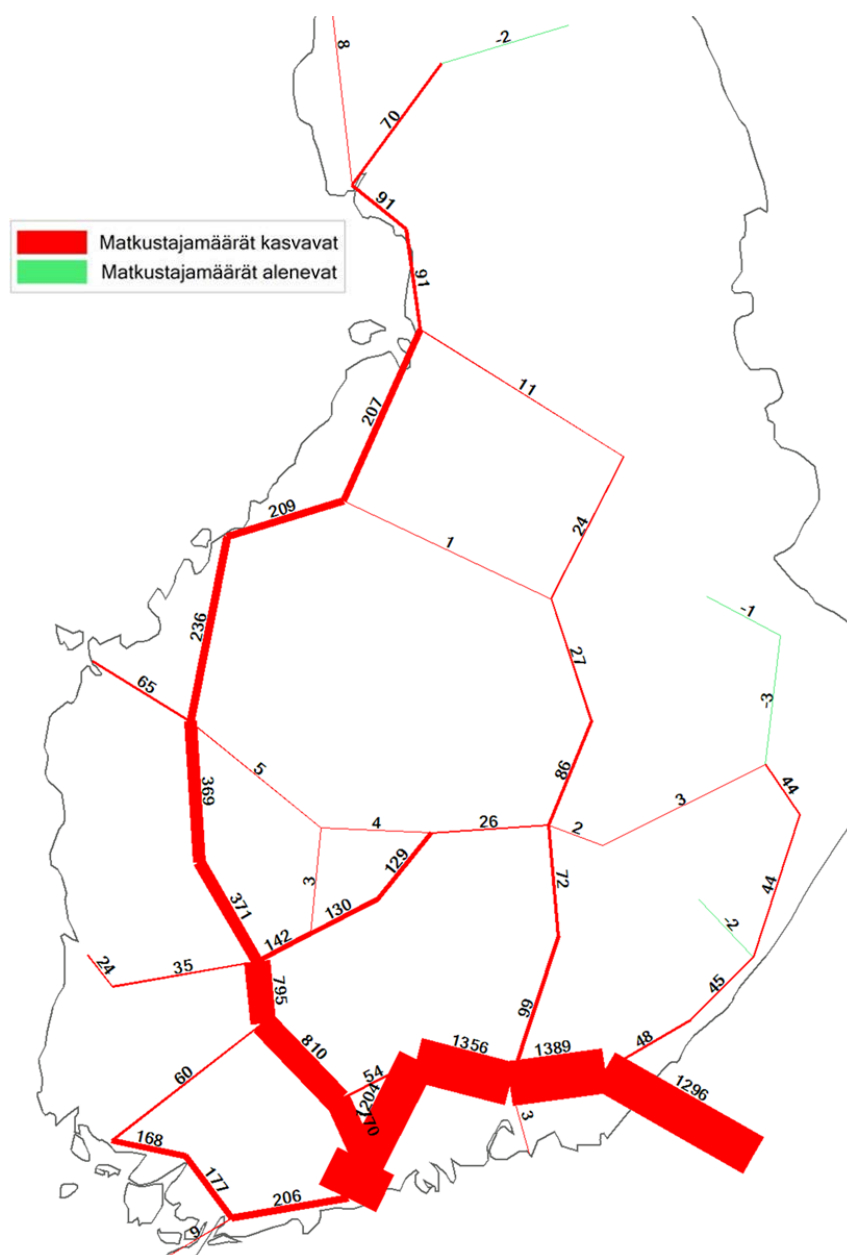
2.2.1 Liikennemäärät pienillä asemilla

Pienten asemien vuosittaiset matkustajamäärät vaihtelevat huomattavasti sadoista matkustajista lähes 50 000 matkustajaan. (Huom. Henkilöliikenteen kehittämissuunnitelman luokittelun mukaan yli 50 000 vuosittaisen matkustajan asemat kuuluvat jo eri luokkaan.) Peräti 36:lla pienellä asemalla vuosittainen matkustajamäärä on alle 10 000 matkustajaa, mikä tarkoittaa keskimäärin vain noin 25 matkustajaa päivässä. Valtaosa pienistä asemista sijaitsee suhteellisen hiljaisilla rataosuuksilla, mutta osa niistä sijaitsee hyvinkin vilkkailla rataosuuksilla, kuten Lahti–Kouvola-välillä ja Riihimäki–Tampere-välillä. Kuvassa 2 näkyvät kaikkien rataosuuksien matkustajamäärät vuodelta 2013.



Kuva 2. Kaukoliikenteen matkustajavirrat vuonna 2013. Lähde: Liikennevirasto 2014.

Kun vertaillaan pienten asemien matkustajamääriä vuodelta 2008 vuoden 2012 tilastoihin nähdään, että noin puolella asemista matkustajamäärät ovat pysyneet lähes samoina. Noin neljänneksellä asemista matkustajamäärät ovat nousseet vähintään 1 000 matkustajalla ja noin neljänneksellä laskeneet yli 1 000 matkustajalla. Suhteellisesti eniten matkustajamäärät ovat laskeneet kaikkein pienimmillä asemilla (ne, joilta tehdään vain muutama tuhat matkaa vuodessa). Suuria matkustajamäärien pudotuksia on kuitenkin ollut myös joillakin asemilla, esimerkiksi Lapinlahden asemalla (matkustajamäärän muutos noin 29 000:sta noin 23 000:een). Suhteellisesti suurimmat matkustajamäärien kasvut ovat myös kaikkien pienimmillä asemilla (esimerkiksi asemilla Hanko-pohjoinen kasvua +158 % ja Tornio-itäinen kasvua +135 %), mutta näillä asemilla on kasvusta huolimatta vaatimattomat muutaman tuhannen matkustajamäärät vuositasona. Suurimmat matkustajamäärien kasvut ovat olleet Lapualla (+12 000), Iittalassa (+8 600), Parolassa (+7 700), Kotkan sataman asemalla (+6 600) ja Keuruulla (+6 000).



Kuva 3

Matkustajamäärien muutos (1 000 kaukojunamatkaa/vuosi) vaihtoehdossa A vuoteen 2035 mennessä verrattuna vuoden 2010 tilanteeseen. Lähde: Rinta-Piirto 2011.

Liikenneviraston vuonna 2011 laatimassa Liikenneolosuhteet 2035 -selvityksessä on arvioitu eri skenaarioiden pohjalta, miten henkilöliikenteen matkustajamäärät tulevat muuttumaan vuoteen 2035 mennessä. Maltillisimman skenaarion, vaihtoehdon A, näkökulmana on tukea 10–20 vahvan kaupunkiseudun kehittymistä maan eri puolilla. Henkilökaukoliikenteen kannalta vaihtoehdossa A ei niin sanotusti jo päätettyjen hankkeiden lisäksi ole uusia hankkeita, jotka vaikuttaisivat henkilöjunien matka-aikoihin. Kuvassa 3 on esitetty henkilökaukoliikenteen matkojen muutos vuoteen 2035 mennessä vaihtoehdon A mukaan. Arvion mukaan matkustajamäärien kasvuun vaikuttaa sekä väestömäärien kasvu pää ratojen varsilla että suunnitellut nykyistä nopeammat juna-yhteydet. Matkustajamäärien kasvu on suurinta Helsingistä Pietariin; Tampereelle ja Ouluun sekä Turkuun. Matkamäärät myös muihin maakuntakeskuksiin lisääntyvät, kuten Jyväskylään ja Kuopioon.

Selvityksen arvioiden mukaan vaihtoehdossa A matkustajamäärät laskisivat hieman rataosuuksilla Rovaniemi–Kemijärvi, Joensuu–Nurmes ja Savonlinna–Parikkala. Näillä rataosuuksilla kaikki asemat pääteasemia lukuunottamatta ovat jo nyt vähäliikenteisiä asemia. Kaiken kaikkiaan 14 asemaa nykyisistä 87 pienestä asemasta sijaitsee rataosuudella, jonka matkustajamäärien arvioidaan laskevan. Toisaalta 13 asemaa 87:stä sijaitsee rataosuuksilla, joiden matkustajamäärien ennustetaan kasvavan merkittävästi (yli 100 000 vuosittaista matkustajaa enemmän). Tällaisia rataosuuksia ovat muun muassa Lahti–Kouvola, Riihimäki–Tampere ja Seinäjoki–Oulu. Suurin osa pienistä asemista sijaitsee kuitenkin sellaisilla rataosuuksilla, joiden matkustajamäärän odotetaan pysyvän suhteellisen vakaana tai hieman nousevan myös pitkällä aikavälillä. Edellä mainitun Liikenneolosuhteet 2035 -selvityksen lisäksi vuonna 2015 julkaistussa Rautateiden tulevaisuuden henkilöliikenneselvityksessä (Liikennevirasto 2015) on arvioitu eri ratakäytävien kysyntäpotentiaalia. Myös tämän selvityksen mukaan kaukoliikenteen kysyntäpotentiaali on tulevaisuudessa suurin sellaisilla ratakäytävillä, joilla kysyntä on nyt suurin. Tulevaisuuden näkymät ovat hyvät muun muassa sellaisilla ratakäytävillä, joilla väestömäärä edelleen kasvaa (mm. Pohjanmaan rata) tai joilla liikennöinti on tällä hetkellä taloudellisesti kannattavaa (esimerkiksi Savon rata ja Vaasan rata). Lisäksi esimerkiksi matkailun kasvu voi vaikuttaa positiivisesti ratakäytävän kysyntään (esimerkiksi Oulu–Kajaani).

2.2.2 Vuoromäärät pienillä asemilla

Matkustajamäärien ja niiden muutosten lisäksi pienten asemien kehittämispotentiaalia kuvaa päivittäisten junavuorojen määrä. Mikäli päivittäisiä vuoroja on vähän tai vuorot kulkevat vain tiettyinä aikoina, on yhteyden käyttö arkisiin matkatarpeisiin vaikeaa. Toisaalta pienetkin vuoromäärät palvelevat pitkän matkan liikkumistarpeita rataverkolla. 36 pienellä asemalla päivittäisiä junavuoroja on keskimäärin korkeintaan 8, ja peräti 16 asemalla päivittäisiä vuoroja on vain 4. Toisaalta 10 pienellä asemalla päivittäisiä vuoroja on vähintään 25 ja parhaimmillaan jopa 36. Päivittäisen vuorotarjonnan kannalta katsottuna pienten asemien tilanne onkin hyvin vaihteleva.

Vuorojen määrä ei kuitenkaan suoraan korreloi käyttäjämäärien kanssa, sillä osalla hyvän vuorotarjonnan asemista käyttäjämäärät ovat silti melko alhaiset ja toisaalta löytyy heikon vuorotarjonnan asemia, joilla on suhteellisen paljon käyttäjiä. Esimerkiksi Joensuu–Nurmes -rataosuudella sijaitsevilla Lieksan ja Nurmeksen asemilla vuosittaiset käyttäjämäärät ovat noin 25 000 ja 15 000 vaikka päivittäisiä vuoroja on vain 2. Sen sijaan esimerkiksi Karjaan ja Kotkan radoilla taas on asemia, joilla on vain muutamia tuhansia matkustajia vuodessa (mm. Santala 2 000 vuosittaista matkustajaa / 14 päivittäistä vuoroa ja Tavastila 4 000 vuosittaista matkustajaa / 12 päivittäistä vuoroa) vaikka vuorotarjonta on moninkertainen Joensuu–Nurmes -rataosuuden asemiin verrattuna.

2.2.3 Pienten asemien kehittämistilanne ja kehittämistarpeet

Liikennevirasto vastaa henkilöliikenteen verkon muutoksista. Käynnissä olevista hankkeista suurin osa kohdentuu vilkkaimmille asemille. Pienten asemien kehittämiseen liittyviä isompia hankkeita tai suunnitelmia ei juurikaan ole. Käynnissä olevista hankkeista Seinäjoki–Oulu-hankkeen yhteydessä kuitenkin parannetaan yhteysvälin henkilöliikennepaikkojen palvelutasoa sekä perustetaan uusi Kempeleen liikennepaikka. Pienilläkin asemilla on kuitenkin toteutettu kehittämistoimia kuten parannettu matkustajainformaatiota.

Kuten aiemmin todettiin, ovat vaatimukset liittyen myös pienten asemien esteettömyyteen muuttumassa. Tällä hetkellä muun muassa riittävä laiturikorkeus on vain noin joka kolmannella pienellä asemalla. Vastaavasti myös monien muiden esteettömyystekijöiden osalta useimmilla pienillä asemilla on nykytilassa merkittäviä puutteita. Esteettömyysvaatimukset koskevat pieniä asemia, silloin kun niihin liittyy uusimis- ja parannustöitä. Tarkemmin pienten asemien nykytilaa on esimerkinomaisesti tarkasteltu tämän työn case-kohteiden osalta luvuissa 3 ja 4.

Tavoitellun palvelutason osalta lähes kaikilla pienillä asemilla on parannettavia kohteita. Laiturialueiden lisäksi muun muassa merkittyjä henkilöautojen tai polkupyörien liityntäpysäköintipaikkoja ei monilla asemilla ole riittävästi. Palvelutasotekijöiden osalta pienten asemien kehittämistarpeita on tutkittu tarkemmin case-kohteiden osalta luvuissa 3 ja 4.

2.3 Pienten asemien kehittämispotentiaali maankäytön näkökulmasta

2.3.1 Pienten asemien sijainti suhteessa muuhun yhdyskuntarakenteeseen

Pienten asemien sijainti suhteessa muuhun yhdyskuntarakenteeseen tarkasteltiin tutkimalla niiden sijaintia eri taajamavyöhykkeillä. Taajamalla tarkoitetaan vähintään 200 asukkaan taajaan rakennettua aluetta. Valtakunnallisessa yhdyskuntarakenteen seurannassa (YKR) kaupunkiseutu muodostuu suurimpien kaupunkikeskusten keskustaa-
jamasta, siihen fyysisesti ja toiminnallisesti tiiviisti liittyvistä lähitaajamista sekä näitä ympäröivästä lievealueesta, joka on haja-asutusaluetta. Seuraavaksi on kuvattu lyhyesti eri taajama-alueiden määritelmät:

Keskustaaajamia ovat sellaiset taajamat, joiden väestömäärä on yli 15 000 ja jotka eivät ole kaupunkiseudun lähitaajamia.

*Lähitaajama kuuluu kaupunkiseutuun aina siinä tapauksessa, jos etäisyys keskustaa-
jaman reunaan on enintään kolme kilometriä. Lähitaajama kuuluu kaupunkiseutuun myös siinä tapauksessa, jos se sijaitsee yli kolmen kilometrin päässä keskustaa-
jama, mutta sen työllisistä yli 20 % käy töissä keskustaaajamassa ja lähitaajaman ja kes-
kustaaajaman välillä on yhtenäinen alue, jossa talotiheys yhden kilometrin säteellä on
yli 45 ja lähitaajaman reuna on alle 40 kilometrin päässä keskustaaajaman toiminnal-
lisesta keskipisteestä. Lähitaajaman ja keskustaaajaman välillä on oltava myös suora
tieyhteys.*

*Lievealue on kaupunkiseuduille muodostuva yhtenäinen alue, joka ulottuu viiden kilo-
metrin päähän keskustaaajaman ulkoreunasta ja kolmen kilometrin päähän kaupunki-
seudun lähitaajaman ulkoreunasta. Lievealueeseen eivät kuulu vesistöt, Suomen rajo-
jen ulkopuoliset alueet eivätkä kaupunkiseutujen ulkopuoliset taajama-alueet.*

*Kaupunkiseutujen ulkopuoliset taajama-alueet, ovat sellaisia taajamamääritelmän
täyttäviä alueita, jotka eivät kuulu suurimpien kaupunkikeskusten taajamiin tai niiden
lähialueisiin.*

Pienistä asemista suurin osa (lähes 80 %) sijaitsee taajama-alueella. Kuitenkin vain 8 asemaa sijaitsee jonkin keskustaajaman alueella ja 5 keskustaajaman lähitaajamassa, loput sijaitsevat muissa, usein hyvinkin pienissä, erillisissä taajamissa, kauempana isoista keskuksista. Pienten asemien kehittämisen kannalta oleellista onkin tällöin se, miten asemataajama liittyy ympäröivään yhdyskuntarakenteeseen, minne taajamasta liikutaan (työmatkaliikenne, asiointi) ja mitkä ovat taajaman kehittymisedellytykset (väestökehitys). Aseman kehittämisen kannalta oleellista on myös aseman sijainti taajamassa, sijaitseeko se keskeisellä paikalla vai syrjässä varsinaisesti taajaman keskustasta ja muista toiminnoista. Paikallinen julkinen liikenne ja yhteydet asemalle vaikuttavat myös siihen, onko asema ja junaliikenne helposti käytettävissä.

Reilut 20 % pienistä asemista ei sijaitse lainkaan taajama-alueilla vaan pienissä kylissä tai varsinaisten asuintaajamien ulkopuolella. Näiden asemien kehittämisen kannalta tilanne on vieläkin hankalampi, sillä näiden asemien lähiympäristössä on vähän potentiaalisia yhteyden käyttäjiä.

2.3.2 Väestöpotentiaali tarkasteltujen asemien ympäristössä

Aseman kehittäminen on lähtökohtaisesti sitä perustellumpaa, mitä enemmän väestöä sen lähiympäristössä asuu. Asemanseutujen väestöpotentiaalia tarkasteltiin tutkinnalla väestömäärää 3 kilometrin etäisyydellä asemasta. 3 kilometrin matkan kulkeminen kestää polkupyörällä noin 15 minuuttia, mitä voidaan vielä pitää kohtuullisena aikana kulkea juna-asemalle. Aineistoa tarkastelussa käytettiin SYKE:n tuottamien YKR-aineistojen väestötietoja vuodelta 2012.

Taulukko 1 Erilaisia joukkoliikennettä tukevia väestötiheystavoitteita muutettuna tavoitteelliseksi väestömääräksi (eri etäisyyksillä asemasta). Urban Zonen intensiivisellä raidevyöhykkeellä (mm. Järvenpää) väestömäärä on noin 26 as/ha. Vyöhyke on tyypiltään vertailukelpoinen vaihtoehto pienille asemille muualla Suomessa. Muut tavoitteet soveltuvat suuriin kaupunkeihin. Lähde: Sahlsten 2014.

Etäisyys asemalta / ala hehtaareina	0,5km / 70 ha	1 km / 300 ha	1,5 km / 700 ha
Suositus Newman & Kenworthy ¹ mukaan 35 as/ha	2450	10 500	-
TOD-periaatteiden ² mukainen tavoite asemanseudulla (600m) 62-74 as/ha	4 340 – 5 180	-	-
Tiheys UZ:n³ intensiivisillä raidevyöhykkeillä 26 as/ha	1 820	7 800	18 200

¹ Newman, Peter & Kenworthy, Jeffrey. 2006. Urban Design to Reduce Automobile Dependence. Opolis: An International Journal of Suburban and Metropolitan Studies. Vol. 2:1. Artikkel 3.

² The City of Calgary. 2005. Transit Oriented Development Policy Guidelines. Land use Planning and Policy.

³ Ristimäki, Mika & Kalenoja, Hanna & Tiitu, Maija. 2011. Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet. Vyöhykkeiden kriteerit, alueprofiilit ja liikkumistottumukset. LVM:n julkaisuja 15/2011.

Väestömäärä pienten asemien lähiympäristössä (3 km säteellä asemalta) vaihtelee alle 100 asukkaasta yli 19 000 asukkaaseen. Useimmilla asemanseuduilla väestömäärä on suhteellisen matala. Alle 5 000 asukasta on 71/91 asemanseudulla, alle 2 000 asukasta 49/91 asemanseudulla ja alle 500 asukasta 20/91 asemanseudulla. Vain viidellä asemanseudulla (Kotkan sataman, Kymminlinnan ja Paimenportin asemat Kotkassa sekä Kempeleen uusi asema Oulunseudulla) asukasmäärä on yli 14 000. Vertailuna voidaan todeta, että useissa lähteissä kannattavan joukkoliikenteen vaatimaksi väestömääräksi aseman lähiympäristössä on esitetty erilaisia lukuja alkaen tiheydestä 20 as/ha jopa

yli 70 as/ha tiheyteen asti. Väestömääräksi muutettuna nämä tarkoittaisivat useamman tuhannen asukkaan väestömäärä pelkästään aivan aseman lähiympäristössä. [Taulukko 1] Suurin osa pienistä asemista sijaitsee kuitenkin sellaisilla alueilla, joilla kannattavan joukkoliikenteen edellyttämää väestömäärä ei voida saavuttaa ja toisaalta, joilla liikenteen järjestämistä tuetaan. Edellä esitetyt tavoitteet soveltuvat kuitenkin lähinnä kaupunkiseutujen liikenteeseen, kun taas suurin osa pienistä asemista sijaitsee kaupunkiseutujen ulkopuolella ja pääasiassa kaukoliikenteen yhteyksien varrella.

Väestömäärän lisäksi tarkasteltiin Tilastokeskuksen väestöennusteita aseman sijaintikuntien osalta. Väestömuutoksia tarkasteltiin vertaamalla vuoden 2012 väestömäärää vuoden 2025 ja 2040 ennusteisiin. Tässä työssä tarkastellut 91 pientä asemaa sijaitsevat yhteensä 57 eri kunnassa. Tilastokeskuksen väestöennusteiden mukaan näistä kunnista 24:ssä väestömäärä kasvaa tai pysyy samana vuoteen 2025 mennessä. 33 kunnan väestömäärä vähenee, joissakin jopa yli 25 % vuoteen 2040 mennessä. Yli puolet (53/91) pienistä asemista sijaitsee kunnassa, jonka väestömäärä on ennusteiden mukaan laskussa.

2.3.3 Pienet asemat maakuntakaavoissa

Maakuntakaava toimii ohjeena kuntien kaavoitukselle ja muiden viranomaisten toiminnalle.

Pieniä asemia on käytännössä katsoen joka puolella Suomea ja niitä sijaitsee Varsinais-Suomea lukuunottamatta kaikkien manner-Suomen maakuntien liittojen alueilla. Jopa samalla rataosuudella sijaitsevat pienet asemat saattavat sijaita useamman eri maakunnan liiton alueella. Tämä vaikuttaa jossain määrin asemien kehittämismahdollisuuksiin, sillä asemia ja asemanseutuja on käsitelty eri maakuntien maakuntakaavoissa hyvinkin eri tavalla.

Erityisesti maakuntakaavan aluevarausmerkintöjen voidaan nähdä olevan merkittävässä roolissa, kun tarkastellaan asemien ja asemanseutujen kehittämispotentiaalia maankäytön suunnittelun näkökulmasta. Maakuntakaavan aluevarausmerkinnät määrittävät alueiden käyttötarkoituksen yleispiirteisesti alueen pääasiallisen käytön perusteella. Mikäli toiminnoilla on maakunnallinen merkitys, tulee ne esittää aluevarausmerkinnöillä. Aluevarausmerkintöjen lisäksi voidaan käyttää kohdemerkintöjä esittämään pinta-alaltaan pienen tai ulottuvuudeltaan ei-maakunnallisen kohteen käyttötarkoitus.

Tässä työssä on kaikkien pienten asemien osalta tarkasteltu millaisia aluevarausmerkintöjä eri maakuntakaavoissa on asemien ympäristöön osoitettu ja karkealla tasolla arvioitu, mitä nämä aluevarausmerkinnät kertovat pienten asemien kehittämispotentiaalista. Lisäksi on tarkasteltu liikenteeseen ja erityisesti raideliikenteeseen liittyviä merkintöjä. Kohdemerkintöjä ei tässä työssä tarkasteltu kaikkien pienten asemien läheisyydessä merkintöjen suuren määrän takia. Asemanseutuihin kohdistuvia kohdemerkintöjä on kuitenkin tarkasteltu työn toisen vaiheen case-kohteiden yhteydessä.

Aluevarausmerkinnät pienten asemien yhteydessä

Suurin osa (noin 70 %) pienistä asemista sijaitsee alueella - tai sellaisen alueen välittömässä läheisyydessä - joka on maakuntakaavassa määritelty taajamatoimintojen alueeksi. Muutama asema sijaitsee jollakin muulla (esimerkiksi työpaikka- tai teollisuus- ja varastoalueella) kuin taajamatoimintojen alueella. Noin joka kolmannen pienen aseman lähiympäristössä on maakuntakaavassa aluevaraus taajamatoimintojen lisäksi yhdelle tai useammalle muulle toiminnolle. Useimmiten asemien lähiympäristöissä on aluevarauksia teollisuus- ja varastoalueille sekä työpaikka-alueille. Kuuden pienen aseman lähiympäristössä on lisäksi aluevaraus keskustatoiminnoille.

Vajaa 30 % pienistä asemista sijaitsee alueilla, joille ei ole maakuntakaavassa annettu mitään aluevarausmerkintää eli ns. valkoisilla alueilla. Maakuntakaavassa käsitellään vain niitä alueidenkäyttökysymyksiä, joilla on vähintään ylikunnallista merkitystä, joten maakuntakaavakarttaan jää useimmiten myös ”valkoisia alueita”. Maakuntakaavan valkoiset ohjaavat kuntien kaavoitusta ja muuta maankäyttöä osoittamalla, että kyseisille alueille ei kohdistu maakunnallisia tai seudullisia tarpeita.

Aluevarausmerkinnät - tai niiden puute - asemien yhteydessä kertovat asemanseutuihin kohdistuvista odotuksista ja paineista maakunnallisella tasolla. Asemanseuduilla saattaa kuitenkin olla myös paikallista merkitystä, mikä ei välttämättä suoraan näy maakuntakaavassa ja sen merkinnöissä. Kun puhutaan pienten asemien kehittämispotentiaalista, voidaan kuitenkin lähtökohtaisesti nähdä, että aseman kehittämispotentiaali on parempi, mikäli asemaan tai asemanseutuun liittyy maakunnallisesti määritettyjä tavoitteita.

Liikennepaikkamerkinnät pienten asemien yhteydessä

Rautatiet ja asemapaikat voidaan maakuntakaavassa merkitä omilla merkinnöillä. Pääradalle ja muille radoille (yhdysradat, sivuradat ja kaupunkiradat) on omat merkintänsä. Kaikki tässä työssä käsitellyt pienet asemat sijaitsevat päärataverkolla. Pääradan merkinnällä osoitetaan tärkeimmät kansainvälisen liikenteen rataosat, valtakunnan osakeskuksia ja merkittävimpiä maakunta- ja kaupunkikeskuksia yhdistyvät rataosat sekä merkittävimpiin satamiin johtavat radat. Molempiin ratamerkintöihin liittyy MRL 33 §:n mukainen rakentamisrajoitus.

Läheskään kaikissa maakuntakaavoissa ei ole merkintöjen puolesta otettu huomioon pieniä (tai edes seudullisesti merkittäviäkin) henkilöliikenteen asemia. Ratalinjaukset löytyvät kaikkien maakuntien maakuntakaavoista, mutta peräti 7 maakunnan maakuntakaavassa ei ole lainkaan merkitty kohdemerkinnöillä asemapaikkoja. Niissä maakuntakaavoissa, joissa asemat oli merkitty, oli useimmissa ollut käytössä merkintä ”pääradan liikennepaikka”. Lisäksi muun muassa Pohjanmaan maakuntakaavassa oli käytetty merkintää ”julkisen liikenteen liityntäpaikka”, Etelä-Karjalan maakuntakaavassa merkintää ”liikenneterminaali / matkakeskus” ja Kanta-Hämeen maakuntakaavassa merkintöjä ”taajamajuna-asema” tai joukkoliikenne-/matkakeskus”. Asemapaikkojen merkitseminen maakuntakaavaan on lähtökohtaisesti niiden kehittämisen kannalta tärkeää, sillä silloin niillä osoitetaan olevan merkitystä laajemmaltikin kuin vain paikallisesti. Joissakin kaavoissa oli myös esitetty asemapaikkoihin liittyviä tarkempia suunnittelumääräyksiä, jotka ohjaavat yksityiskohtaisempaa suunnittelua niin, että se tukee asemien ja joukkoliikenteen kehittämistä. Ohessa muutama esimerkki asemiin liittyvistä suunnittelumääräyksistä ja merkinnöistä.

Pääradan liikennepaikkoihin liittyvä suunnittelumääräys

Radan varren maankäytön suunnittelussa on otettava huomioon radan estevaikutus. - Eri liikennemuotojen kohtaamiselle varataan asemilla pysäköinti- ja laituritilaa siten, että eri kulkumuodosta toiseen siirtyminen on joustavaa. [Päijät-Hämeen maakuntakaava]

Taajamajuna-asema

Merkinnällä osoitetaan kehitettävät taajamajuna-asemat. Kehittämissuositus: Taajamajuna-asemia kehitetään osana kokonaisliikennejärjestelmää. Asemilla tulee kiinnittää erityistä huomiota liikennepalveluiden kehittämiseen, vaihtoliikenteen sujuvuuteen ja pysäköinnin tilantarpeeseen. [Kanta-Hämeen maakuntakaava]

Joukkoliikenne- tai matkakeskus

Kehittämissuositus: Joukkoliikennekeskuksia kehitetään osana kokonaisliikennejärjestelmää. Keskuksissa tulee kiinnittää erityistä huomiota liikennepalveluiden kehittämiseen, vaihtoliikenteen sujuvuuteen ja pysäköinnin tilantarpeeseen. Kohdemerkinnällä on osoitettu - - Humppilan rautatieasema Forssan kaupunkiseudun liikennepaikkana. [Kanta-Hämeen maakuntakaava]

Alueiden käytön kehittämisperiaatemarkinnat pienten asemien yhteydessä

Kehittämisperiaatteita koskevilla merkinnöillä ja niihin liittyvillä määräyksillä osoitetaan alueita, jotka ovat merkittäviä maakunnan tavoitellun kehityksen kannalta ja joihin tästä syystä kohdistuu muussa suunnittelussa huomioon otettavia alueiden käytön ja yhdyskuntarakenteen kehittämistarpeita. Merkintätyyppi antaa uusia mahdollisuuksia maakunnan alueiden käytön suunnittelun ja alueen muun kehittämisen yhteensovittamiselle. Kehittämisperiaatteisiin liittyvät maakuntakaavamääräykset koskevat siten lähes aina toteuttavaa suunnittelua.

Useimmissa maakuntakaavoissa ei ole esitetty mitään erityisiä kehittämismerkintöjä liittyen asemiin tai niiden lähiympäristöihin. Muutamissa maakuntakaavoissa on kuitenkin tarkentavia suunnittelumääräyksiä asemien ja niiden lähiympäristön kehittämiseen liittyen. Asemat, joihin liittyy kehittämismerkintöjä, ovat lähtökohtaisesti hyvässä asemassa, sillä ne sijaitsevat alueilla, joilla nähdään olevan erityistä merkitystä jopa seudullisella tasolla ja lisäksi merkinnän luonteen takia niihin kohdistunee suoria toimenpiteitä. Ohessa on Oriveden keskustan asemanseutuun liittyvä kehittämismerkinnän kuvaus.

Maankäytön kehittämisen kohdealue liikenteellisessä solmukohdassa.

Merkinnällä osoitetaan seudullisesti merkittävät, liikenteellisesti vetovoimaiset alueet, jonne on perusteltua osoittaa yritystoiminnan ja palvelujen sijoittumistarpeita.

Kehittämissuositus: Alueen maankäyttö tulee suunnitella siten, että alueelle sijoittuvat toiminnot eivät aiheuta tarpeetonta yhdyskuntarakenteen hajautumista. Alueen toteutuksessa tulee erityistä huomiota kiinnittää liikennejärjestelyihin sekä ympäristöarvojen yhteen sovittamiseen. [Pirkanmaan 1. maakuntakaava]

3 Case1: Oulu–Kajaani

Oulu–Kajaani-yhteysvälillä on yhteensä 7 asemaa, joista 5 on vähäliikenteisiä. Lisäksi yhteysväliin kuuluvat Oulun ja Kajaanin asemat. Yhteysvälin pieniä asemia ovat Oulusta lähtien Muhos, Utajärvi, Vaala, Paltamo ja Kontiomäki (Kuva 4).



Kuva 4 Yhteysvälin Oulu-Kajaani pienet asemat ja asemien vuosittaiset matkustajamäärät sekä väestö- ja työpaikkamäärät aseman lähiympäristössä. Pohjakarttana Googlen tiekartta ja SYKEN taajama-alueet.

3.1 Muhoksen asema

3.1.1 Maankäyttö asemanseudulla ja aseman sijainti kaupunkirakenteessa

Muhoksen asema sijaitsee Muhoksen kunnan keskustaajamassa noin 35 kilometrin etäisyydellä Oulusta. Muhos kuuluu Oulun kaupunkiseutuun ja Pohjois-Pohjanmaan maakuntaan.

Muhoksen taajama on melko laaja ja se on levittäytynyt Oulunjokilaaksoon pääradan ja valtatie 22 varrelle molemmin puolin Oulujokea. Muhoksen asema sijaitsee keskeisellä paikalla Oulujoen eteläpuolella Muhoksen kuntakeskuksen keskusta-alueen eteläpuolella. Myös aseman eteläpuolella on taajamatoimintoja kuten asuinalueita ja teollisuutta. Rata muodostaa jossain määrin estevaikutuksen Muhoksen taajamaan, sillä taajamatoimintoja sijaitsee radan molemmin puolin. Asema sijaitsee radan pohjoispuolella, joten eteläpuolisilta alueilta saapuminen asemalle on radan takia vaikeampaa. (Kuva 5)



Kuva 5 Ilmakuva Muhoksen asemalta. Asema merkitty punaisella ympyrällä. Lähimmät yli-/alikulut merkitty punaisilla katkoviivoilla. Kuvalähde: Bingmaps.

3.1.2 Väestö- ja työpaikkatilanne

Muhoksen kunnan väestömäärä vuonna 2012 oli 8 987. Tilastokeskuksen ennusteiden mukaan kunnan väestömäärä kasvaa vuoteen 2025 mennessä runsaalla 700 asukkaalla (muutos nykyiseen +8 %) ja vuoteen 2040 mennessä yli 1 100 asukkaalla (muutos nykyiseen +12 %). Muhoksen asemanseudulla (3 km etäisyydellä asemasta) asui vuonna 2012 noin 4 859 asukasta eli yli puolet koko kunnan väestöstä.

Vuonna 2010 aseman lähiympäristössä (3 km etäisyydellä asemasta) sijaitsi yhteensä 1 568 työpaikkaa. Tilastokeskuksen mukaan koko kunnan työpaikkamäärä on ollut noin 2 510 vuonna 2011. Vuonna 2007 laaditussa Oulun seudun elinkeinorakenne 1997–2006–2007 -selvityksessä arvioitiin seudun työpaikkavarantoja. Selvityksen mukaan Muhoksen kunnan asemakaavoitetut työpaikka-alueiden tonttivarannot sijaitsevat Päivärinteellä, Koivikossa, Lukkarinkankaalla ja Teollisuuskylän alueella. Näiden työpaikka-aluevarantojen kaavan mukainen pinta-ala 63 260 m², ja alueille voidaan sijoittaa 330 työpaikkaa. Muhoksen kunnassa on myös uusia asemakaavoitettavia työpaikka-alueita. Uudet työpaikoille varatut alueet sijoittuvat Korivaaran teollisuusalueen läheisyyteen ja Riihikylän alueelle. Uusi teollisuusalue sijoittuu Muhoksen keskustan teollisuusalueen jatkeeksi. Niiden pinta-alan on yhteensä 1 086 000 m². Alueille voi sijoittua arviolta 1 300 uutta työpaikkaa.

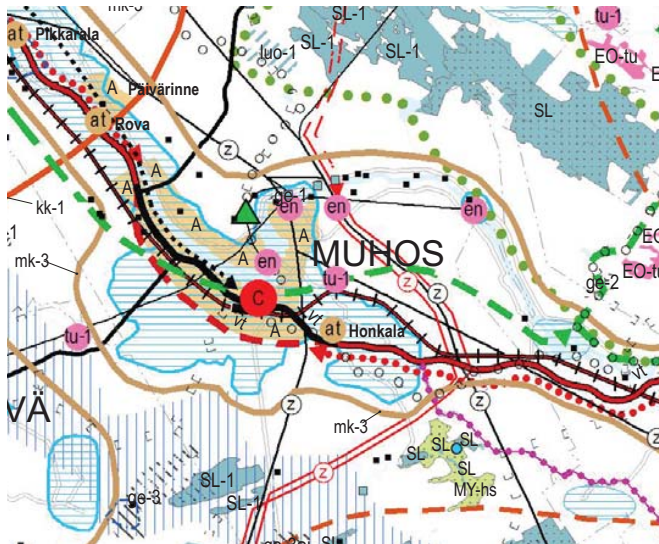
3.1.3 Maankäytön suunnittelun tilanne

Maakuntakaavoitus

Muhoksella on voimassa vuonna 2005 lainvoimaiseksi tullut Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaava. Pohjois-Pohjanmaalla on laadittu myös 1. vaihemaakuntakaava ja käynnissä on 2. vaihemaakuntakaava.

Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaavassa on useita alue- ja kohdemerkintöjä, jotka liittyvät Muhoksen keskustaajaman alueeseen. Aseman seutu on merkitty keskustatoimintojen alueeksi ja keskustaa ympäröi taajamatoimintojen alue. Muhoksen taajaman alue kuuluu myös maaseudun kehittämisen kohdealueeseen. Merkinnällä on osoitettu ylikunnallisia maaseutuasutuksen alueita, joilla kehitetään erityisesti maataluuteen ja maaseutuelinkeinoin, luonnon- ja kulttuuriympäristön sekä maisemaan tukeutuvaa asumista, elinkeinotoimintaa ja virkistyskäyttöä. Lisäksi Muhoksen keskustaajama kuuluu joukkoliikenteen kehityskäytävään, jolla osoitetaan Oulun seudun joukkoliiken-

teen korkean palvelutason pääreitit. Tällä hetkellä valtatie 22 kulkee Muhoksen keskustajaan läpi. Maakuntakaavassa on osoitettu ohjeellinen uusi valtatie linjaus, jonka mukaisesti valtatie voitaisiin siirtää kulkemaan Muhoksen keskustajaan eteläpuolelta. Tämä vähentäisi huomattavasti valtatie estevaikutusta keskustajamassa, ja mahdollistaa myös keskustajaan tiivistämisen. Oulu-Kajaani -rata on myös maakuntakaavaan merkitty merkinnällä merkittävästi parannettava, jonka yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on varauduttava muun muassa liikenteen kapasiteetin lisäämiseen sekä tasoristeysten poistamiseen. Maakuntakaavassa on siis osoitettu Muhoksen keskustajaan selkeitä kehittämistarpeita. Lisäksi Muhoksen taajama kuuluu kaupunki-maaseutu-vuorovaikutusalueeseen. Merkinnällä osoitetaan kaupunkiseutuun liittyvää aluetta, jolla kehitetään erityisesti kaupungin ja maaseudun vuorovaikutukseen perustuvaa elinkeinotoimintaa, etätöitä ja asumista. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa asutus, palvelut ja työpaikat on pyrittävä ohjaamaan olemassa oleviin kuntakeskuksiin ja kyliin. Alueen uudisrakentamista on ohjattava siten, että se sijoittuu yhdyskuntarakenteen kannalta edullisesti olevan asutuksen, palvelujen sekä tietoliikenneyhteyksien läheisyyteen. (Kuva 6)



Kuva 6 Ote Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaavasta Muhoksen kohdalla. Muhoksen asema aivan sijaitsee c-merkinnän eteläpuolella.

Pohjois-Pohjanmaan 1. vaihemaakuntakaava on maakuntavaltuuston vuonna 2013 hyväksymä, nyt vahvistamiskäsittelyssä oleva kaava. 1. vaihemaakuntakaavassa Muhoksen kirkonkylä on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi, johon liittyen on lisäksi mainittu, että alueelle saa osoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Muhoksen osalta suuryksikön enimmäismitoitus on 20 000 km².

Oulun seudun yhteinen yleiskaava 2020

Vuonna 2007 lainvoimaiseksi tullut Oulun seudun yhteinen yleiskaava 2020 on laadittu Oulun kaupungin, Hailuodon, Haukiputaan, Kempeleen, Kiimingin, Muhoksen ja Oulunsalon kuntien alueelle. Yhteisen yleiskaavan mukaan seudun kunnat tavoittelevat yhteensä 38 000 uutta työpaikkaa vuoteen 2020 mennessä. Osa näistä työpaikoista sijoittuu oleville työpaikka-alueille. Seudulla varaudutaan kuitenkin myös uusien työpaikka-alueiden käyttöönottoon. Uusia perinteisen teollisuuden alueita sijoittuu Haukiputaalle, Kempeleeseen, Kiiminkiin ja Muhokselle. Yleiskaavan mukaan Muhoksen kuntakeskusta kehitetään keskustatoimintojen alueena ja Rovaniemen, Honkalan ja Mäntyharjun kyläkeskusten kehittämistä tuetaan edelleen. Uudet asuinalueet sijoitetaan keskustan läheisyyteen sen eteläpuolelle ja Leppiniementien varteen joen itäpuolelle. Keskustan teollisuusaluetta laajennetaan ja uutta työpaikka-aluetta sijoitetaan Korivaaraan ja Laukan sillan kohdalle valta- ja rautatien väliin.

Oulun seudun yhteinen yleiskaava 2020 tukee osittain Muhoksen aseman kehittämistä, sillä siinä on soitettu jonkin verran keskustan alueiden täydentämistä uusien alueiden muodossa. Toisaalta uusia alueita on myös esitetty Oulujoen pohjoispuolisille alueille ja kaavassa on myös esitetty, että Muhoksen kohdalla yhdyskuntarakenteen laajenemissuunta olisi pohjoiseen. Pohjoiseen suuntautuva rakentaminen ei varsinaisesti tue asema-alueita, sillä joen pohjoispuolisilta alueilta ei ole suoraa yhteyttä keskustaan. Maakuntakaavassakin esitetty valtatie 22:n uusi linjaus keskustaaajan eteläpuolelta on esitetty kulkemaan olemassa olevan rakenteen eteläpuolelta. Valtatien liittymä Muhoksen kohdalla on esitetty yhdistymään Keskustiehen, jolta on suora yhteys asemalle vievälle tieyhteydelle.

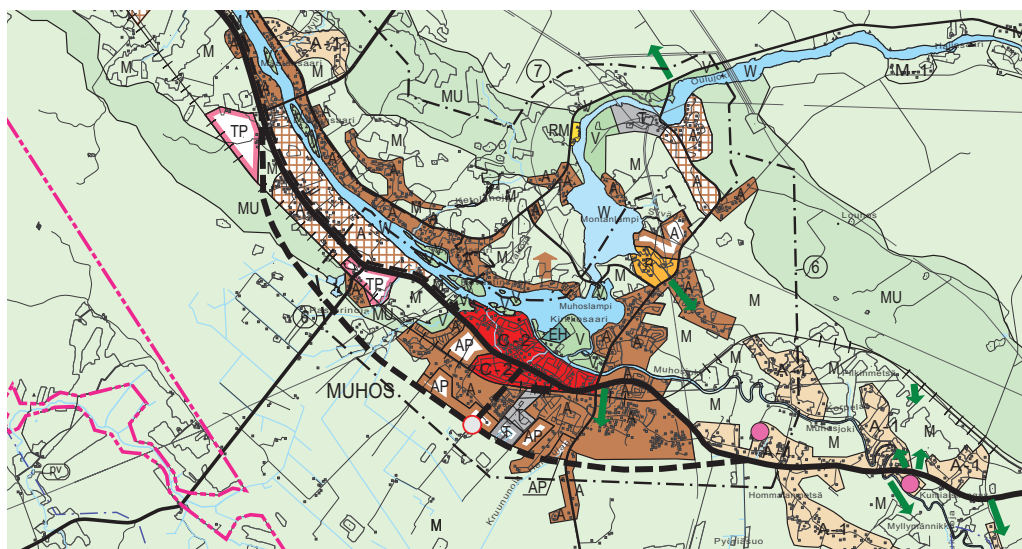
Rokuan yleiskaava

Rokuan alue sijaitsee Muhoksen, Vaalan ja Utajärven kuntien alueella. Rokuan alue on noin 86 neliökilometrin laajuinen alue, joka muodostaa maisemallisesti ja ympäristöllisesti arvokkaan kokonaisuuden. Alueelle on laadittu kuntien yhteistyönä yhteinen yleiskaava, joka on saanut lainvoiman 2011. Yhteisen yleiskaavan tavoitteena on ohjata arvokkaan luonto- ja matkailualueen maankäytön kehittämistä ja rakentamista. Rokuan kansallispuiston alue sijaitsee noin 50 kilometrin päässä Muhoksen asemalta.

Muu kaavoitus

Muhoksen Kirkonkylän osayleiskaava on tarkistamisen tarpeessa. Yleiskaavan muutoksessa tarkastellaan taajaman yhdyskuntarakennetta ja liikennejärjestelyjä erityisesti valtatie 22 osalta. Kaavoitustyö käynnistetään vuonna 2014.

Muhoksen kirkonkylän asemakaavan muutos on vireillä, mutta kaavatyö on toistaiseksi keskeytetty 2011. Asemakaavan muutoksessa tarkastellaan entisen ratapiha-alueen maankäyttöä. Mahdolliset aseman kehittämistarpeet on hyvä sitoa osaksi asemakaavamuutosta, mikäli mahdollista.



Kuva 7 Ote Oulun seudun yleiskaava 2020:sta Muhoksen kohdalla.

3.1.4 Aseman palvelutaso ja kehittämistarpeet

Muhoksen asemalla on vuosittain noin 20 000 matkustajaa. Päivittäisiä junavuoroja on keskimäärin yhteensä 11, joista 6 menee etelään päin (Kajaanin suunta) ja 5 pohjoiseen päin (Oulun suunta). Oulun suuntaan menee aamuisin vain yksi vuoro, muut vuorot kulkevat iltapäivällä ja illalla. Oulusta Muhokselle ja edelleen etelään päin menee myös yksi vuoro aamulla, yksi aamupäivällä ja loput iltapäivällä ja illalla. Ouluun suuntautuvan työmatkaliikenteen kannalta vuorotarjonta onkin melko rajallinen. Matka-aika Muhokselta Ouluun on reilut 20 minuuttia ja Kajaaniin noin 1 h 55 min.

Esteettömyystietokannan mukaan asemalla on jonkin verran puutteita palvelutason ja esteettömyyden suhteen. Laitureita on kaksi, mutta henkilöliikenteen käytössä on tällä hetkellä vain laiturit 1. Kumpikaan laitureista ei ole riittävän korkea. Laiturit ovat sora-, betoni- ja luonnonkivipäällysteitä ja osin epätasaisia. Lisäksi siirtyminen laiturille 2 on kynnyksen takia vaikeaa. Lisäksi laitureilla ei ole katoksia tai penkkejä. Asemarakennus on yksityisen omistuksessa. Asemalla ei myöskään ole wc-mahdollisuutta. Asemalla ei ole lainkaan pyöräpysäköintipaikkoja, joihin pyörän voisi lukita. Autopaikkoja on riittävästi, mutta asemalla ei ole erillistä merkittyä invapaikkaa. Tarkempi kuvaus aseman esteettömyystiedoista liitteessä 2.



Kuvat 8–10 Kuvia Muhoksen asema-alueelta. Lähde: Esteettömyystietokanta.

3.2 Utajärven asema

3.2.1 Maankäyttö asemanseudulla ja aseman sijainti kaupunkirakenteessa

Utajärven asema sijaitsee Utajärven kunnan keskustaajamassa keskusta-alueen länsipuolella. Taajama on muodoltaan pitkänomainen ja se on levittäytynyt Oulujoen ja Utajärven rannoille valtatie 22 suuntaisesti. Rata ei aiheuta taajamassa suurta estevaikutusta, sillä asema sijaitsee radan itäpuolella, eli samalla puolella kuin keskusta ja pääosa taajaman toiminnoista. Jonkin verran asumista ja teollisuutta sijaitsee kuitenkin myös radan länsipuolella. (Kuva 11)

3.2.2 Väestö- ja työpaikkatilanne

Utajärven asema sijaitsee Utajärven kunnassa ja se on kunnan ainoa henkilöliikenteen asema. Vuonna 2012 kunnan koko väestömäärä oli 2 911. Noin 1 600 asukasta eli noin puolet koko kunnan väestöstä asuu aseman lähiympäristössä (3 km etäisyydellä asemasta). Tilastokeskuksen ennusteiden mukaan kunnan väestömäärä tulee laskemaan vuoteen 2025 mennessä noin 300 asukkaalla (muutos nykyiseen -11 %) ja vuoteen 2040 mennessä lähes 500 asukkaalla (muutos -16,5 %).

Utajärven aseman lähiympäristössä (3 km etäisyydellä asemasta) on noin 540 työpaikkaa (vuonna 2010). Koko kunnassa on Tilastokeskuksen mukaan ollut noin 950 työpaikkaa vuonna 2011.



Kuva 11

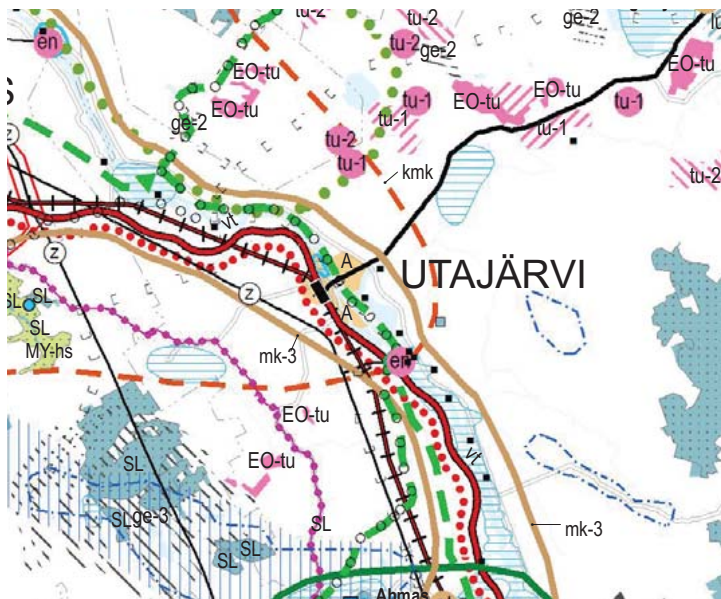
Ilmakuva Utajärven aseman kohdalta. Asema on merkitty punaisella ympyrällä. Punaisella katkoviivalla on merkitty lähin radanylityspaikka. Kuvalähde: Bingmaps.

3.2.3 Maankäytön suunnittelutilanne

Maakuntakaavoitus

Utajärvellä on voimassa vuonna 2005 lainvoimaiseksi tullut Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaava. Pohjois-Pohjanmaalla on laadittu myös 1. vaihemaakuntakaava ja käynnissä on 2. vaihemaakuntakaava.

Maakuntakaavassa Utajärven keskustaajama on merkitty taajamatoimintojen alueeksi. Utajärven taajaman alue kuuluu Muhoksen tavoin maaseudun kehittämisen kohdealueeseen. Merkinnällä on osoitettu ylikunnallisia maaseutuasutuksen alueita, joilla kehitetään erityisesti maataluoteen ja maaseutuelinkeinoin, luonnon- ja kulttuuriympäristön sekä maisemaan tukeutuvaa asumista, elinkeinotoimintaa ja virkistyskäyttöä. Lisäksi Utajärven taajama kuuluu kaupunki-maaseutu-vuorovaikutusalueeseen. Merkinnällä osoitetaan kaupunkiseutuun liittyvää aluetta, jolla kehitetään erityisesti kaupungin ja maaseudun vuorovaikutukseen perustuvaa elinkeinotoimintaa, etätyötä ja asumista. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa asutus, palvelut ja työpaikat on pyrittävä ohjaamaan olemassa oleviin kuntakeskuksiin ja kyliin. Alueen uudisrakentamista on ohjattava siten, että se sijoittuu yhdyskuntarakenteen kannalta edullisesti olevan asutuksen, palvelujen sekä tietoliikenneyhteyksien läheisyyteen. Oulu-Kajaani-rata on myös maakuntakaavaan merkitty merkinnällä merkittävästi parannettava, jonka yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on varauduttava muun muassa liikenteen kapasiteetin lisäämiseen sekä tasoristeysten poistamiseen. (Kuva 12)



Kuva 12 Ote Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaavasta Utajärven kohdalla.

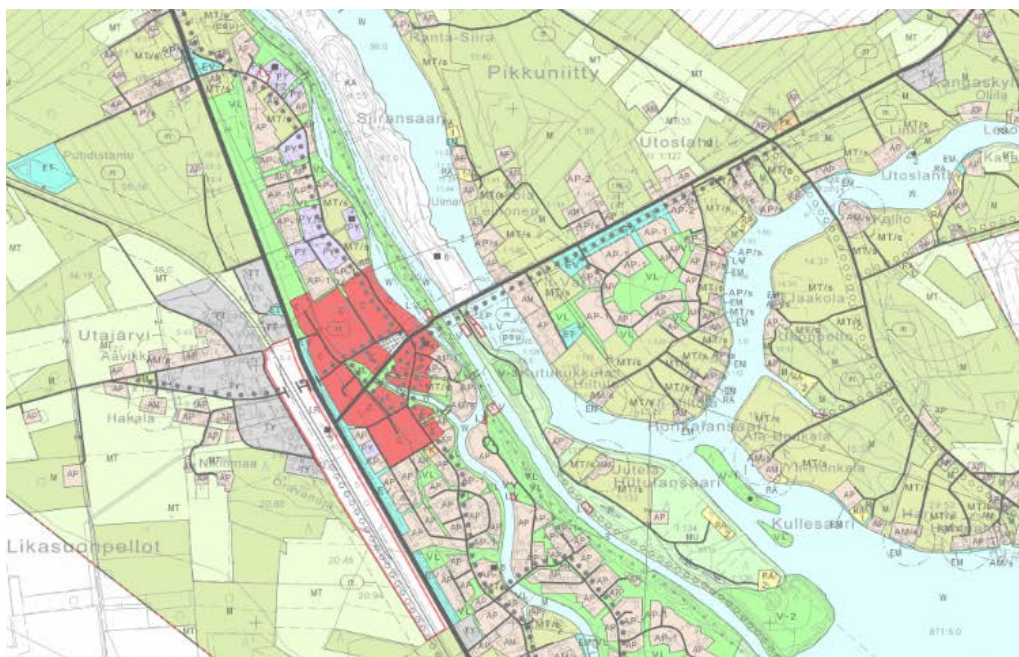
Rokuan yleiskaava

Rokuan alue sijaitsee Muhoksen, Vaalan ja Utajärven kuntien alueella. Rokuan alue on noin 86 neliökilometrin laajuinen alue, joka muodostaa maisemallisesti ja ympäristöllisesti arvokkaan kokonaisuuden. Alueelle on laadittu kuntien yhteistyönä yhteinen yleiskaava, joka on saanut lainvoiman 2011. Yhteisen yleiskaavan tavoitteena on ohjata arvokkaan luonto- ja matkailualueen maankäytön kehittämistä ja rakentamista. Rokuan kansallispuiston alue sijaitsee noin 26 kilometrin päässä Utajärven asemalta.

Muu kaavoitus

Utajärvellä on voimassa vuonna 2001 hyväksytty keskustan osayleiskaava, joka kattaa koko keskustajaaman alueen. (Kuva 13)

Lisäksi keskustaajamassa on voimassa vuonna 1980 laadittu kirkonkylän asemakaava, johon on tehty pieniä muutoksia myös lähivuosina. Kirkonkylän asemakaavan ajantaisaistus on vireillä tai alkamassa pian. Asema-alue ei kuitenkaan kuulu kirkonkylän asemakaava-alueeseen, joten asemakaavan päivitys ei suoraan vaikuta asema-alueeseen. Tällä hetkellä on lisäksi vireillä Oulujokivarren rantaosayleiskaava, jonka on tarkoitus kattaa Oulujoen viimeiset kaavoittamattomat ranta-alueet Utajärven taajaman ja Vaalan välillä.



Kuva 13 Ote Utajärven keskustan osayleiskaavasta. Asema-alue laitureineen näkyy kuvassa punaiseksi merkityn keskusta-alueen länsipuolella valkoisena alueena.

3.2.4 Aseman palvelutaso ja kehittämistarpeet

Utajärven asemalla on vuosittain noin 11 000 matkustajaa. Päivittäisiä junavuoroja on keskimäärin yhteensä 11, joista 6 menee etelään päin (Kajaanin suunta) ja 5 pohjoiseen päin (Oulun suunta). Vuorot ovat samat kuin Muhoksen asemalla. Matka-aika Utajärveltä Ouluun on vajaat 40 minuuttia ja Kajaaniin noin 1 h 20 min.

Asemarakennus on yksityisessä käytössä eikä sinne ole pääsyä. Asemalla ei ole wc:tä, eikä katosta tai sadesuojaa junaa odottaville matkustajille. Asemalla on kaksi laituria, jotka ovat sorapintaisia. Laiturit eivät ole tavoitekorkuisia (550 mm). Siirtyminen laiturilta toiselle on vaikeata, sillä laiturien välillä on tasoero.

Asemalla on paikoitusalue, jolla on sekä henkilöautojen liityntäpysäköintipaikkoja että polkupyöräpaikkoja. Pyörille ei kuitenkaan ole lainkaan runkolukituspaikkoja, eikä katettuja paikkoja. Lisäksi pysäköintialueet eivät ole valaistuja. Asemalta ei ole jalankulkijoille opastusta linja-autoasemalle eikä taksiasemalle.

Tarkempi kuvaus aseman esteettömyystiedoista liitteessä 2.



Kuva 14 Näkymä Utajärven asema-alueelta. Lähde: Esteettömyystietokanta.



Kuvat 15–16 Kuvia Utajärven asema-alueelta. Lähde: Esteettömyystietokanta.

3.3 Vaalan asema

3.3.1 Maankäyttö asemanseudulla ja aseman sijainti kaupunkirakenteessa

Vaalan asema sijaitsee Vaalan kunnan keskustaajamassa. Vaalan keskustaajama sijaitsee Oulujoen suulla, Oulujärven rannalla. Junarata ja valtatie 22 kulkevat taajaman poikki. Keskusta sijaitsee radan pohjoispuolella, samalla puolella kuin asema. Radan eteläpuolella on myös asumista. Radanalituspaikkoja on kaksi keskustaajaman kohdalla. Rata muodostaa jossain määrin estevaikutuksen keskustaajaman etelä- ja pohjoispuolisten osien välille. (Kuva 17)

3.3.2 Väestö- ja työpaikkatilanne

Vaalan asema sijaitsee Vaalan kunnassa. Vuonna 2012 kunnan koko väestömäärä oli 3 258. Noin 1 400 asukasta eli vajaa puolet koko kunnan väestöstä asuu aseman lähiympäristössä (3 km etäisyydellä asemasta). Tilastokeskuksen ennusteiden mukaan kunnan väestömäärä tulee laskemaan vuoteen 2025 mennessä reilulla 400 asukkaalla (muutos nykyiseen -13 %) ja vuoteen 2040 mennessä yli 500 asukkaalla (muutos -17 %).

Vaalan aseman lähiympäristössä (3 km etäisyydellä asemasta) on noin 570 työpaikkaa (vuonna 2010). Koko kunnassa on Tilastokeskuksen mukaan ollut noin 980 työpaikkaa vuonna 2011.

3.3.3 Maankäytön suunnittelutilanne

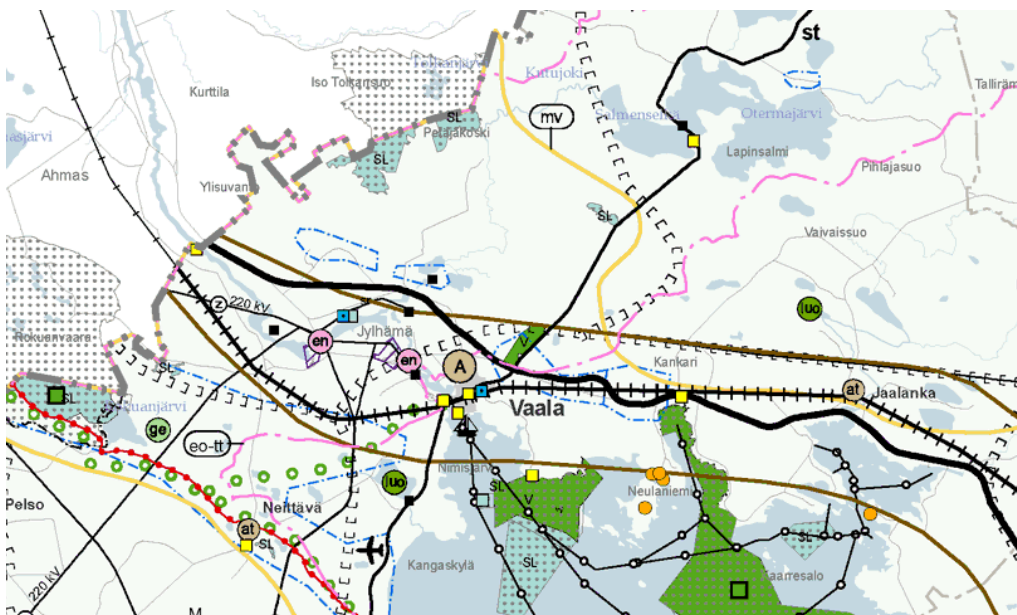
Maakuntakaavoitus

Vaalassa on voimassa vuonna 2009 lainvoimaiseksi tullut Kainuun maakuntakaava 2020. (Kuva 18)

Kainuun maakuntakaavassa on useita alue- ja kohdemarkintöjä, jotka liittyvät Vaalan keskustaajaman alueeseen. Vaalan asema sijaitsee Vaalan keskustaajamassa, joka on maakuntakaavassa merkitty kohdemarkinnalla taajamatoimintojen alueeksi. Taajamatoimintojen alueen kohdemarkinnalla osoitetaan kaikki taajamissa esiintyvät toiminnot, mutta vähittäiskaupan suuryksikköä ei kuitenkaan saa sijoittaa maakuntakaavassa tai yleiskaavassa osoitetun keskustatoimintojen alueen ulkopuolelle ellei alue ole erityisesti osoitettu asemakaavassa tätä tarkoitusta varten. Taajamatoimintojen alueita koskevassa suunnittelumääräyksessä todetaan lisäksi, että hajanaisesti ja vajaasti rakennetuilla alueilla tulee edistää yhdyskuntarakenteen eheyttämistä sekä taajaman ydinalueen kehittämistä toiminnallisesti ja taajamakuvallisesti selkeästi hahmottuvaksi keskukseksi. Maakuntakaavamääräyksen tarkoituksena on edistää vajaasti rakennettujen tai väestöä menettävien taajamien eheyttä ja parantaa taajamien viihtyisyyttä, toimivuutta ja liikenneturvallisuutta. Taajamien reuna-alueilla olevien toteutumatta jääneiden asemakaavojen kumoamisella tai asemakaavojen uudistamisella voidaan ohjata uudisrakentamista taajamien eheyttämiseen.



Kuva 17 Ilmakuva Vaalan aseman kohdalta. Asema on merkitty punaisella ympyrällä. Punaisella katkoviivalla on merkitty lähin radanylityspaikka. Kuvalähde: Bingmaps.



Kuva 18 Ote Kainuun maakuntakaava 2020:sta Vaalan kohdalla. Lähde: <http://www.infokartta.fi/kainuunliitto/>.

Matkailun vetovoimamerkinällä on osoitettu maakunnan matkailu- ja virkistystoiminnan kannalta merkittävimmät aluekokonaisuudet. Niihin sisältyvät matkailukeskusten alueet ja niihin liittyvät virkistys-, suojelu- ja muut alueet, joista on mahdollista kehittää matkailu- ja virkistystoimintaa palveleva laaja kokonaisuus. Kainuun maakuntakaavassa on merkitty myös Vaalan taajama osaksi Oulujärven matkailun vetovoima-alueita. Matkailun vetovoima-alueina osoitetaan matkailu- tai virkistysalueita, joihin kohdistuu maakunnallisesti tai seudullisesti tärkeitä alueidenkäyttöllisiä kehittämistarpeita. Alueen vetovoima rakentuu monipuolisten matkailukeskusten lisäksi vetovoimaiseen luonnon- ja kulttuuriympäristöön.

Vaalan asema sijaitsee pääradalla. Kainuun maakuntakaavassa on annettu päärataa koskeva suunnittelumääräys, jonka mukaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on varauduttava tasoristeysten poistamiseen ja radan kantavuuden parantamiseen akselipainoltaan 25 tonnin painoisille junille. Maakuntakaavassa on myös esitetty liiken-



Kuvat 20–22 Kuvia Vaalan asema-alueelta. Lähde: Esteettömyystietokanta.

3.3.4 Aseman palvelutaso ja kehittämistarpeet

Vaalan asemaa käyttää vuosittain noin 15 000 matkustajaa. Päivittäisiä junavuoroja on keskimäärin yhteensä 11, joista 6 menee etelään päin (Kajaanin suunta) ja 5 pohjoiseen päin (Oulun suunta). Vuorot ovat samat kuin Muhoksen asemalla. Matka-aika Vaalasta sekä Ouluun että Kajaaniin on noin 1 h.

Vaalan asemarakennus ei ole Liikenneviraston omistuksessa. Asemalla on kaksi laituria, jotka eivät täytä minimikorkeusvaatimusta (550 mm). Molemmat laiturit ovat sora-pintaisia ja paikoin huonokuntoisia. Laiturialueille on muodostunut kynnyksiä ja lisäksi välilaiturilta on kynnys laituripolulle. Pysäkkikatoksien ja tuulisuojien määrästä ei ole tietoa. Penkkejä löytyy, mutta ne ovat huonokuntoisia.

Asemalla on liityntäpysäköintipaikkoja autoille. Pysäköintialueen asfalttipinta on huonokuntoinen. Pyöräpaikkoja ei ole. Asemalle tuleva kevyen liikenteen väylä on kapea, leveys vain 1,5 m. Taksiasema sijaitsee alle 100 metrin päässä näköyhteys kevyen liikenteen väylältä.

Tarkempi kuvaus aseman esteettömyystiedoista liitteessä 2.

3.4 Paltamon asema

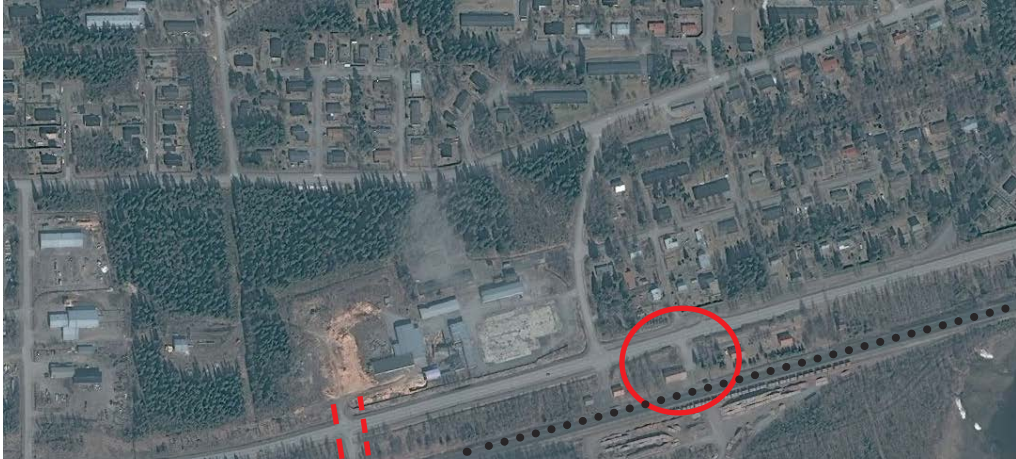
3.4.1 Maankäyttö asemanseudulla ja aseman sijainti kaupunkirakenteessa

Paltamon asema sijaitsee Paltamon kirkonkylän keskustaajamassa. Rata kulkee keskustaajaman eteläpuolella rajaten sen eteläreunaa. Radan eteläpuolella sijaitsee Autioniemen teollisuusalue sekä Oulujärvi. Paltamon keskusta sijaitsee asemalta koilliseen. Aseman pohjoispuolelle on pääasiassa teollisuutta ja asumista. Rata ei varsinaisesti muodosta estevaikutusta olemassa olevassa rakenteessa. Sen sijaan valtatie 22 kulkee keskustaajaman ja aseman välissä, joten asemalle pääsee vain valtatie ylittämällä. (Kuva 23)

3.4.2 Väestö- ja työpaikkatilanne

Paltamon asema sijaitsee Paltamon kunnan toisessa päätaajamassa. Vuonna 2012 koko kunnan väestömäärä oli 3 757. Koko kunnan väestöstä lähes puolet asuu Paltamon aseman lähiympäristössä (3 km etäisyydellä asemasta). Tilastokeskuksen ennusteiden mukaan kunnan väestömäärä tulee laskemaan vuoteen 2025 mennessä lähes 400 asukkaalla (muutos nykyiseen -10 %) ja vuoteen 2040 mennessä yli 500 asukkaalla (muutos -14,5 %).

Paltamon aseman lähiympäristössä (3 km etäisyydellä asemasta) on noin 720 työpaikkaa (vuonna 2010). Koko kunnassa on Tilastokeskuksen mukaan ollut noin 1200 työpaikkaa vuonna 2011.



Kuva 23 Ilmakuva Paltamon aseman kohdalta. Asema on merkitty punaisella ympyrällä ja lähin ylikulkupaikka punaisella katkoviivalla. Kuvalähde: Bingmaps.

3.4.3 Maankäytön suunnittelutilanne

Maakuntakaavoitus

Paltamossa on voimassa vuonna 2009 lainvoimaiseksi tullut Kainuun maakuntakaava 2020. Koko maakunnan suunnittelun osalta tilannetta on avattu Vaalan aseman yhteydessä kohdassa 3.3.3.

Kainuun maakuntakaavassa on useita alue- ja kohdemerkintöjä, jotka liittyvät Paltamon keskustaajaman alueeseen. Paltamon asema sijaitsee Paltamon keskustaajamassa, joka on maakuntakaavassa merkitty kohdemerkinnällä taajamatoimintojen alueeksi. Kainuun maakuntakaavassa on merkitty myös Paltamon keskustaajama osaksi Oulujärven matkailun vetovoima-alueita. Paltamon asema sijaitsee pääradalla. Maakuntakaavassa on myös esitetty liikennepaikan kohdemerkintä, mutta sitä ei ole merkitty karttaan Paltamon aseman kohdalla. Myös Paltamon asema sijaitsee Oulu-Kajaani-Vartius -kehittämiskäytävällä. Näitä edellä mainittuja merkintöjä on avattu tarkemmin jo Vaalan aseman yhteydessä kohdassa 3.3.3. (Kuva 24)

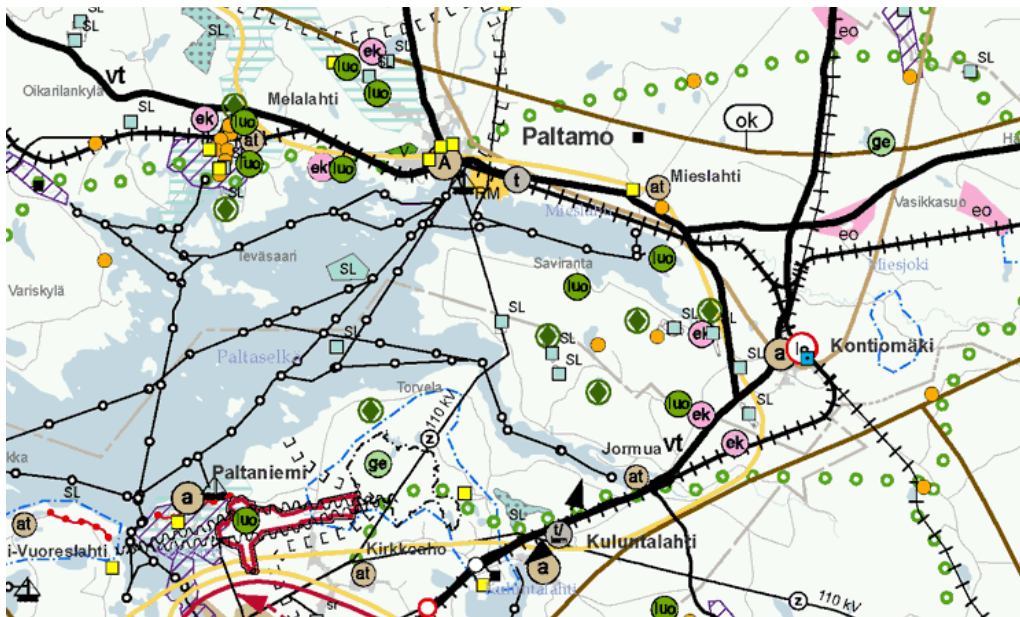
Lisäksi erityisesti Paltamon keskustaajamaa ja asemanseutua koskee matkailupalvelujen alueen merkintä, jolla osoitetaan kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittäviä matkailupalvelujen ydinalueita. Paltamoon liittyvä merkintä kohdentuu Metelinniemen matkailukeskukseen, joka sijaitsee parin kilometrin etäisyydellä asemasta ja keskustasta keskustaajaman kaakkoispuolella Oulujärven rannalla.

Muu kaavoitus

Paltamon taajaman keskusta sekä Metelinniemen matkailualue keskustan itäpuolella ovat asemakaavoitettuja. (Kuva 25) Metelinniemen alueen sijainti lähellä keskustaa ja asemaa parantaa aseman kehittämisedellytyksiä, sillä juna on aidosti mahdollinen kulkuväline Metelinniemen alueelle.

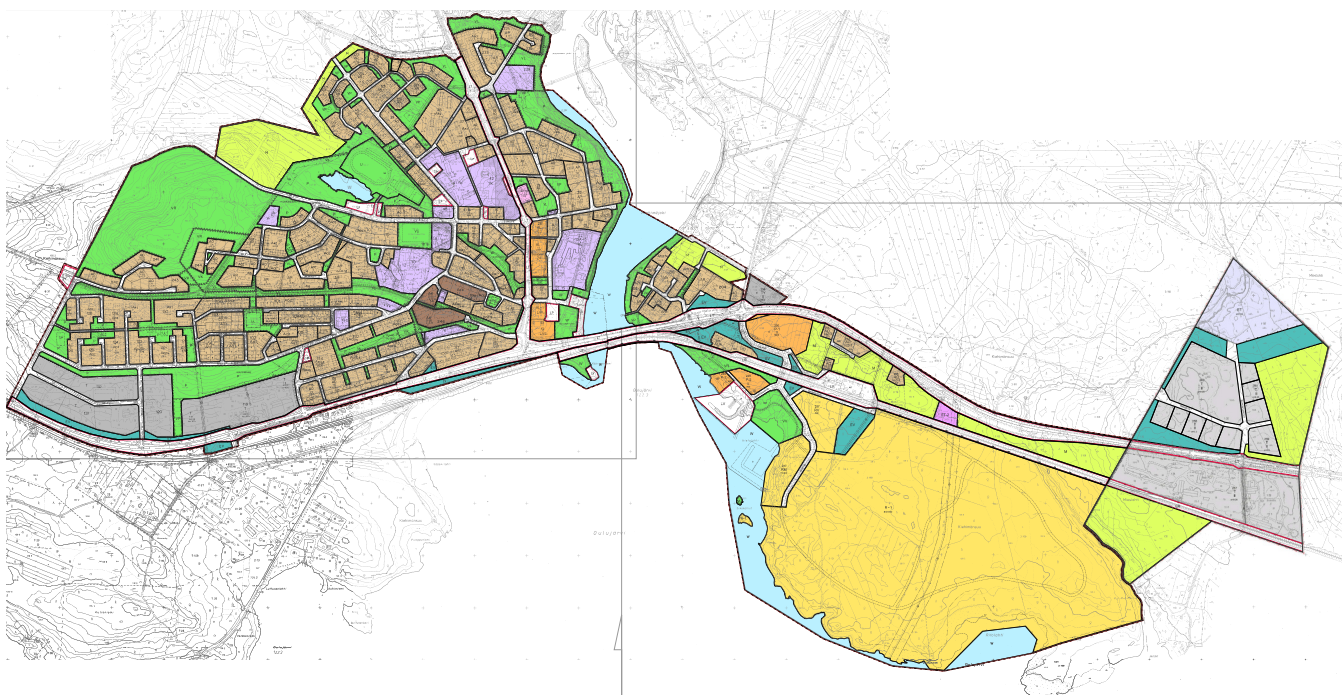
Kunnan muilla voimassa olevilla kaavoilla ei ole Paltamon aseman kannalta suurta merkitystä.

Vireillä olevista kaavoista merkittävin on Kontiomäen asema-alueen asemakaavan muutos. Tätä on käsitelty tarkemmin Kontiomäen aseman kohdalla luvussa 3.5. Vireillä on myös Luhtiniemen asemakaava, jossa esitetään uutta pientalorakentamista Oulujärven Mieslahden rannalle, noin 2,5 kilometrin etäisyydelle Paltamon taajaman keskustasta.



Kuva 24

Ote Kainuun maakuntakaava 2020:sta Paltamon ja Kontiomäen asemien kohdalla. Lähde: <http://www.infokartta.fi/kainuunliitto/>.



Kuva 25

Paltamon taajaman ajantasa-asemakaava. Asema sijaitsee asema-kaavoitetun keskusta-alueen eteläpuolella (asema-alue ei kaavoitettu). Keskustan länsipuolella sijaitsee Metelinniemen matkailualue (kartassa keltainen alue). Lähde: <http://www.paltamo.fi>.

3.4.4 Aseman palvelutaso ja kehittämistarpeet

Paltamon asemalla on vuosittain noin 12 000 matkustajaa. Päivittäisiä junavuoroja on keskimäärin yhteensä 11, joista 6 menee etelään päin (Kajaanin suunta) ja 5 pohjoiseen päin (Oulun suunta). Vuorot ovat samat kuin Muhoksen asemalla. Matka-aika Paltamosta Ouluun on noin 1 h 40 minuuttia ja Kajaaniin noin 30 min.

Paltamon asemarakennus ei ole Liikenneviraston omistuksessa. Paltamon asemalla on yksi sorapintainen laituri. Laiturialueella on katokset ja penkkejä, mutta ne ovat osin huonossa kunnossa.

Asemalla on liityntäpysäköintipaikkoja vain 4. Lisäksi pysäköintialue on paikoin huonossa kunnossa. Pyöräpaikkoja on riittävästi, mutta katettuja tai runkolukituspaikkoja ei ole yhtään. Asemalle ei ole kevyen liikenteen väylää. Linja-autopysäkillä mennessä joutuu kulkemaan noin 50 m valtatien pientareella ja toisen suunnan pysäkillä mennessä ylittämään valtatien.

Tarkempi kuvaus aseman esteettömyystiedoista liitteessä 2.



Kuvat 26 Näkymä Paltamon asema-alueelta. Lähde: Esteettömyystietokanta.



Kuvat 27–28 Kuvia Paltamon asema-alueelta. Lähde: Esteettömyystietokanta.

3.5 Kontiomäen asema

3.5.1 Maankäyttö asemanseudulla ja aseman sijainti kaupunkirakenteessa

Kontiomäen asema sijaitsee Paltamon kunnan toisessa, Kontiomäen keskustaajamassa. Asema sijaitsee asuintaajaman koillisosassa siten, että varsinainen taajama jää kokonaan radan ja asema-alueen lounais-/eteläpuolelle. Asema-alue sijaitsee keskeisellä paikalla Kontiomäen taajaman keskustan välittömässä läheisyydessä, lähellä taajaman tiiveimpiä asuinalueita sekä palveluita. (Kuva 29) Asema-alue ja rata eivät varsinaisesti muodosta estevaikutusta taajamassa, sillä asema sijaitsee taajaman reunalla eikä radan yli juuri ole tarve liikkua.

Kontiomäen asema-alue on myös valtakunnallisesti merkittävä tavaraliikenteen terminaali, toiminta painottuu puutavaran käsittelyyn. Kontiomäen asema-alue on muutamaa yksittäistä tonttia ja tiealuetta lukuun ottamatta kunnan omistuksessa.



Kuva 29 Ilmakuva Kontiomäen aseman kohdalta. Asema on merkitty punaisella ympyrällä. Kuvalähde: Bingmaps.

3.5.2 Väestö- ja työpaikkatilanne

Kontiomäen asema sijaitsee Paltamon kunnassa. Vuonna 2012 kunnan koko väestömäärä oli 3 757. Vain reilut 500 kuntalaisista asuu Kontiomäen aseman lähiympäristössä (3 km etäisyydellä asemasta). Tilastokeskuksen ennusteiden mukaan kunnan väestömäärä tulee laskemaan vuoteen 2025 mennessä lähes 400 asukkaalla (muutos nykyiseen -10 %) ja vuoteen 2040 mennessä yli 500 asukkaalla (muutos -14,5 %).

Paltamon aseman lähiympäristössä (3 km etäisyydellä asemasta) on noin 110 työpaikkaa (vuonna 2010). Koko kunnassa (Paltamo) on Tilastokeskuksen mukaan ollut noin 1200 työpaikkaa vuonna 2011.

3.5.3 Maankäytön suunnittelutilanne

Paltamossa on voimassa vuonna 2009 lainvoimaiseksi tullut Kainuun maakuntakaava 2020. Koko maakunnan suunnittelun osalta tilannetta on avattu Vaalan aseman yhteydessä kohdassa 3.3.3.

Kainuun maakuntakaavassa on useita alue- ja kohdemerkintöjä, jotka liittyvät Kontiomäen alueeseen. Kontiomäen asema sijaitsee pääradalla. Maakuntakaavassa on myös esitetty liikennepaikan kohdemerkintä, mutta sitä ei ole merkitty karttaan Kontiomäen aseman kohdalla. Kontiomäen rautatieasema on kuitenkin määritelty valtakunnallisesti arvokkaaksi kulttuurihistorialliseksi kohteeksi. Myös Kontiomäen asema sijaitsee Oulu-Kajaani-Vartius -kehittämiskäytävällä. Näitä edellä mainittuja merkintöjä on avattu tarkemmin jo Vaalan aseman yhteydessä kohdassa 3.3.3.

Kontiomäen asema sijaitsee Kontiomäen taajamassa, joka on maakuntakaavassa merkitty taajaman alakeskus -kohdemerkinnällä, jolla osoitetaan taajamien tärkeitä alakeskuksia, jotka ovat muodostuneet taajamien kaltaisiksi asumisen, palveluiden, teollisuuden ym. työpaikka-alueiksi. Maakuntakaavan suunnittelumääräysten mukaan taajaman alakeskuksen suunnittelussa on pyrittävä turvaamaan alakeskuksen asema soveltamalla yhteen asumisen, pienyritystoiminnan tai muun elinkeinotoiminnan tarpeet. Uudisrakentaminen on pyrittävä sijoittamaan siten, että se sijoittuu palvelujen kannalta edullisesti olevan asutuksen sekä tie- ja tietoliikenneyhteyksien läheisyyteen. Taajaman alakeskukset ovat entisiä vahvoja taajamia, joiden alkuperäinen merkitys työssäkäynti- ja asumisalueena on muuttunut. Ne ovat säilyneet asumisalueina, joissa on säilynyt paikallisia palveluita. Maakuntakaavamääräyksen tavoitteena on turvata alakeskusten palvelut ja mahdollisuudet säilyä viihtyisinä asuinympäristöinä kilpailematta kuitenkaan varsinaisen keskustaajaman kanssa.

Lisäksi Kontiomäen aseman yhteydessä on merkintä ”logistiikka-alue”, jolla osoitetaan maakunnallisesti merkittävät tavaraliikenteen terminaalialueet. Suunnittelumääräyksen mukaan logistiikka-alueelle on varattava riittävä alue kansainvälisten yhdistettyjen kuljetusten terminaalialuetta varten siihen liittyvine raide- ja laiturialueineen sekä sujuva pääsy yleiseltä tie- ja rataverkolta. Tämän merkinnän ja suunnittelumääräyksen myötä Kontiomäen asema-alue on merkittävästi laajempi kuin muiden vastaavien pienten asemien. Tällä hetkellä logistiikkatoiminnot sijaitsevat kuitenkin varsinaisen aseman ja radan pohjoispuolella, eli eri puolella kuin itse taajama ja asutus, joten tällä ei ole merkitystä henkilöliikenteen käyttäjiin tai aseman saavutettavuuteen.

Yleiskaavat

Kontiomäen osayleiskaava on hyväksytty vuonna 1985. Vaikka kaava on vanha ja osin vanhentunut, alueen maankäytön vähäisistä muutoksista se vastaa pitkälti alueen maankäytön nykytilaa rakennetun alueen osalta.

Kontiomäen asemanseudun asemakaavan muutos

Kontiomäen taajaman alueella on voimassa Kontiomäen asemakaava, joka asemanseudun osalta ei kuitenkaan ole ajantasainen. Kontiomäen asemanseudulle laaditaankin parhaillaan asemakaavan muutosta. Asemakaavan muutoksen tarkoituksena on selvittää kaavallisesti aseman ja ratapihan yhteyteen sijoittuvan rakennuskannan tarvitsemat kulkuyhteydet, tonttijako, tonttien rakennusoikeudet sekä muiden alueiden käyttötarkoitukset. Valtaosa alueen rakennuskannasta on asuinrakennuksia, jotka sijoittuvat voimassa olevassa kaavassa LR-merkinnällä rautatieliikenteelle osoitetulle alueelle. Tällä alueella ei ole osoitettu katuverkkoa, tonttijakoa eikä rakennusoikeuksia. Rakennuskantaa on jo osin siirtynyt yksityisomistukseen ja kiinteistöjä on lohkottu ilman kaavallista tarkastelua, mistä on jo aiheutunut ongelmia. Lohkomisissa ei ole huomioitu mm. olemassa olevaa kulkuyhteyttä radan varren asemaravintolalle.

Kaavamuutoksella on tarkoitus selvittää muun muassa kunnan ja yksityisten omistamien rakennusten kiinteistönjako sekä miten tarvittavat liikenneyhteydet tulisi järjestää kaavassa rautatiealueeksi osoitetulla alueella. Kontiomäen asema on yksi valtakunnallisesti merkittävistä suojelluista asema-alueista, asema-alueella osa rakennuksista on suojeltu. Asema-alue sisältyy valtakunnallisesti arvokkaiden rakennettujen kulttuuriympäristöjen kohteisiin. Lisäksi selvitetään asema-alueen suojeltujen osien käytön periaatteet.

Kaavamuutosehdotuksen mukaan osa rautatiealueen rakennetusta osasta muuttuu asuinalueeksi vastaamaan alueen nykyistä käyttöä. Alkuperäisestä käytöstä poistuneet asemarakennus ja asemaravintola osoitetaan ehdotuksessa merkinnällä LR-2 / Rautatiealue, johon liittyy niiden kehittämisen mahdollistava kaavamerkintä:

Alueella sijaitsevat rakennukset (rautatieasema ja asemaravintola) eivät enää palvele rautatieliikennettä. Rakennuksia voidaan käyttää suojelumääräysten rajoitukset huomioiden asuin-, liike- ja työpaikkatoimintoihin.

Aseman kehittämisen kannalta kaavan toteuminen ehdotuksen mukaan voi olla hyvä muutos, mikäli asemarakennukseen saadaan jokin palvelu- tai kaupallinen toimija. Mikäli asemarakennukseen tulee esimerkiksi asumista ja siitä tulee yksityistä tilaa, käy samoin kuin useimmilla pienillä asemilla eli itse asema-alueella ei ole sisätiloja ja keskeisellä paikalla sijaitseva asemarakennus rajaa julkista tilaa sen sijaan, että se olisi osa sitä.

3.5.4 Aseman palvelutaso ja kehittämistarpeet

Kontiomäen asemalla on vuosittain noin 10 000 matkustajaa. Päivittäisiä junavuoroja on keskimäärin yhteensä 11, joista 6 menee etelään päin (Kajaanin suunta) ja 5 pohjoiseen päin (Oulun suunta). Vuorot ovat samat kuin Muhoksen asemalla. Matka-aika Kontiomäeltä Ouluun on noin 1 h 40 minuuttia ja Kajaaniin noin 15 min.

Laaja asema-alue ravintoloihin, tavaramakasiineihin, veturitallisiin ja rautatieläisten asuinalueisiin on rakennettu monessa vaiheessa. Mansardikattoisen asemarakennuksen vieressä on ravintola omassa rakennuksessaan. Lisäksi asema-alueella on asuinrakennuksia talousrakennuksiin sekä konttori ja tavaramakasiini. Asema-alueeseen olennaisesti kuuluvat veturitalli ja vesitorni sijaitsevat asema-alueen eteläpäässä. Ravintolarakennus on edelleen ravintolakäytössä, toiminta ei kuitenkaan liity rautatieliikenteeseen. Muusta rakennuskannasta RKY-alueella merkittävä osa on käyttämättömänä. Kontiomäen asemarakennus on suljettu eli odotustila ei ole matkustajien käytössä. Asemarakennus ja asemaravintola eivät palvele enää rautatien henkilöliikennettä. Asemarakennuksessa on wc.

Kontiomäellä henkilöliikenteen käytössä on kaksi laituria. Laiturit eivät täytä tavoitkorkeutta (550 mm). Laiturit ovat asfalttipintaisia, mutta osittain huonokuntoisia. Pysäkkikatoksien ja tuulisuojien määrästä ei ole tietoa.



Kuvat 30–31 Kuvia Kontiomäen asema-alueelta. Lähde: Esteettömyystietokanta.



Kuva 32 Näkymä Kontiomäen asema-alueelta. Lähde: Esteettömyystietokanta.

Autopaikkoja on koko pysäköintialueella noin 30 kpl, mutta paikoista 24 on lämmitystolppapaikkoja todennäköisesti henkilökunnalle, joten matkustajien käytössä on vain 6 paikkaa. Pyöräpaikkoja on, mutta osa ei ole käyttökunnossa. Katettuja tai runkolukituspaikkoja ei ole.

Tarkempi kuvaus aseman esteettömyystiedoista liitteessä 2.

3.6 Kehittämispotentiaali Oulu–Kajaani-yhteysvälillä

Oulu–Kajaani-yhteysvälillä on yhteensä 7 asemaa, joista 5 on vähäliikenteisiä. Lisäksi yhteysväliin kuuluvat Oulun ja Kajaanin asemat. Yhteysvälin pieniä asemia ovat Oulusta lähtien Muhos, Utajärvi, Vaala, Paltamo ja Kontiomäki.

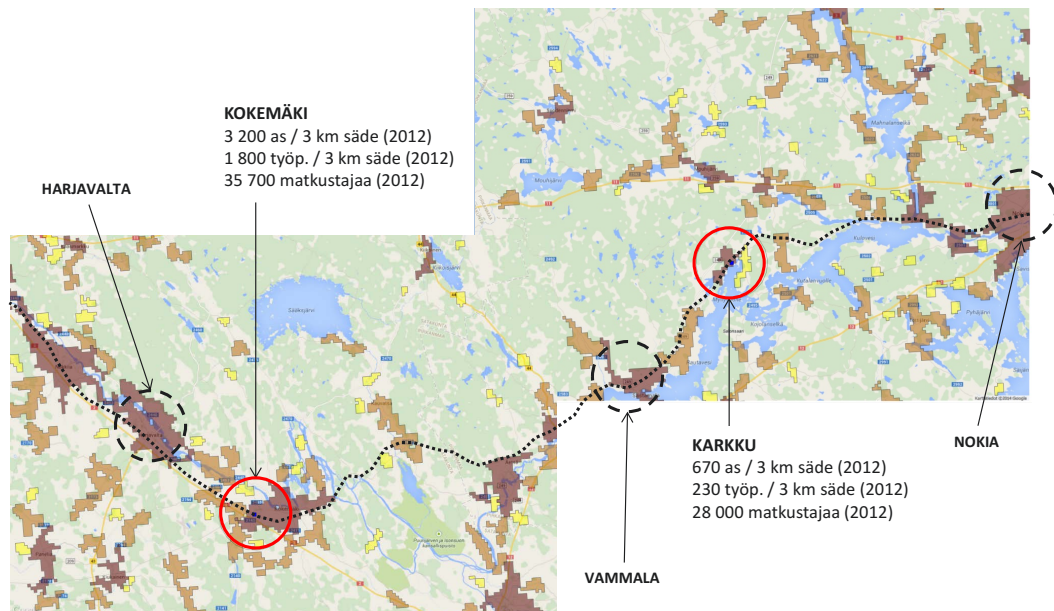
Rataosan Oulu–Kontiomäki matkustajamäärä vuonna 2013 oli yhteensä 135 000. Ennusteiden mukaan yhteysvälin matkustajamäärät kasvavat jonkin verran. Asemien matkustajamäärät ovat hieman laskeneet vuodesta 2008 vuoteen 2012, mutta pysyneet kuitenkin melko vakaina. Matkustajapotentiaalia voisi olla enemmänkin, mutta kaikilla asemilla vuorotarjonta on melko suppeaa ja ei välttämättä vastaa suoraan kysyntään esimerkiksi työmatkaliikenteen näkökulmasta.

Yhteysvälin asemista selkeästi parhaassa asemassa on Muhos, joka on yhteysvälin pienien asemien taajamista suurin ja lisäksi sijaitsee vain muutaman kymmenen kilometrin päässä Oulusta. Muhoksen kehittämisen puolesta puhuu myös sen odotettu kasvu – muiden taajamien sen sijaan ei odoteta kasvavan lähivuosina. Maankäytön suunnittelussa yhteysvälin pienet asemat on otettu huomioon jossain määrin. Maakuntakaavoituksessa (Pohjois-Pohjanmaan liitto ja Kainuun liitto) alueiden kehittäminen kohdistuu tärkeimpiin taajamiin ja siten myös kaikkiin asemataajamiin. Kuntien maankäytön suunnittelussa erityisesti Muhoksella on suunniteltu uutta rakentamista aseman läheisyyteen. Lisäksi Kontiomäellä on käynnissä asema-alueen asemakaavan muutos, joka voi vaikuttaa merkittävästi myös asema-alueen kehittämisedellytyksiin.

Yhteysvälin asemakunnista Muhos (Muhoksen asema) on mukana erityisessä kunta-jakoselvityksessä, jossa on mukana myös Oulu, Hailuoto, Kempele, Liminka, Lumijoki, Tyrnävä ja Ii. Lisäksi Paltamon kunta (Paltamon ja Kontiomäen asemat) on mukana selvityksessä, jossa koskee lisäksi Kajaania, Hyrynsalmea, Kuhmoa, Ristijärveä, Sotkamoaa ja Suomussalmea. Mahdolliset kuntaliitokset saattavat muuttaa kuntien nykyisten kuntakeskusten asemaa, jolloin myös nykyisten asemanseututaajamien palvelutarjonta saattaa muuttua.

4 Case 2 - Tampere-Pori

Tampere–Pori-yhteysvälinällä sijaitsee Tampereen ja Porin lisäksi 5 henkilöliikenteen asemaa, joista Karkku ja Kokemäki ovat luokiteltu vähäliikenteisiksi. Muut yhteysvälin asemat ovat Tampereelta lukien keskisuuriksi asemiksi luokitellut Nokia, Vammala ja Harjavalta.



Kuva 33 Kuva yhteysvälin Tampere–Pori asemista ja asemien vuosittaiset matkustajamäärät sekä väestö- ja työpaikkamäärät aseman lähiympäristössä. Mustilla ympyröillä merkitty yhteysvälin keskisuuret asemat Nokia, Vammala ja Harjavalta. Pohjakarttana Googlen tiekartta ja SYKEN taajama-alueet.

4.1 Karkun asema

4.1.1 Maankäyttö asemanseudulla ja aseman sijainti kaupunkirakenteessa

Karkun asema sijaitsee Sastamalan kunnassa, Karkun taajamassa suhteellisen etäällä kunnan muusta rakenteesta. Karkusta on matkaa noin 15 km Sastamalan keskustaan Vammalaan ja reilut 30 km Nokialle. Karkku kuuluu Pirkanmaan maakuntaan. Itse asema sijaitsee keskeisesti Karkun taajaman eteläosassa. Taajamatoiminnot sijaitsevat aseman ja radan pohjoispuolella, radan eteläpuolella sijaitsee Rautaveden vesistö. (Kuva 34)

Karkun aseman lähiympäristössä on tällä hetkellä lähinnä melko väljää taajama-asutusta. Lisäksi melko lähellä asemaa sijaitsee palvelualue, jossa on muun muassa Karkun kotitalous- ja sosiaalialan oppilaitos sekä golf-kenttä ja Ellivuoren talviliikuntakeskus.

4.1.2 Väestö- ja työpaikkatilanne

Karkun asema sijaitsee Sastamalan kunnassa ja se on Vammalan aseman lisäksi kunnan toinen henkilöliikenteen asema. Vuonna 2012 kunnan koko väestömäärä oli 24 501. Karkun aseman lähiympäristössä (3 km etäisyydellä asemasta) asuu noin 670 asukasta eli vain murto-osa koko kunnan väestöstä. Tilastokeskuksen ennusteiden mukaan Sastamalan koko kunnan väestömäärä tulee pysymään suurin piirtein nykyisellä tasolla. Vuoteen 2025 mennessä kasvua on vajaat 500 asukasta (muutos nykyiseen +1,9 %) ja vuoteen 2040 mennessä reilut 1 100 asukasta (muutos +4,6 %).



Kuva 34 Ilmakuva Karkun aseman kohdalta. Asema on merkitty punaisella ympyrällä. Kuvalähde: Bingmaps.

Karkun aseman lähiympäristössä (3 km etäisyydellä asemasta) on noin 230 työpaikkaa (vuonna 2010). Merkittävin osa Karkun alueen työpaikoista on Karkun kotitalous- ja sosiaalialan oppilaitoksessa. Koko kunnassa (Sastamala) on Tilastokeskuksen mukaan ollut noin 9 410 työpaikkaa vuonna 2011.

4.1.3 Maankäytön suunnittelutilanne

Maakuntakaavoitus

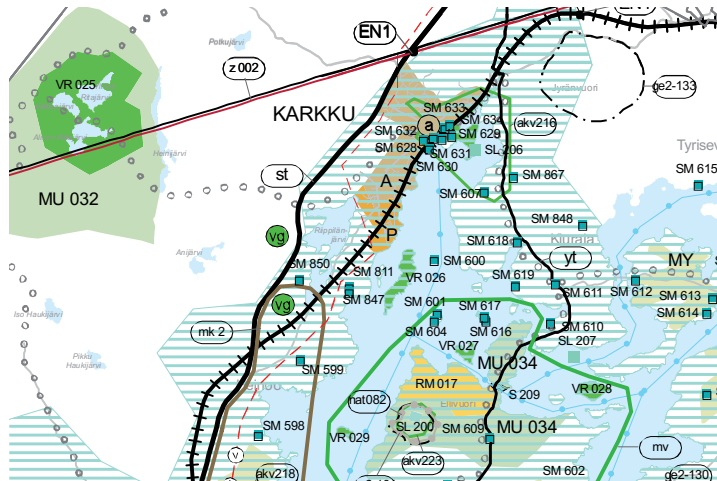
Pirkanmaan 1. maakuntakaava on vahvistettu vuonna 2007. Lisäksi Pirkanmaalla on voimassa 1. ja 2. vaihemaakuntakaava. 1. vaihemaakuntakaava on kokonaismaakuntakaava, jossa käsitellään samanaikaisesti kaikki maakunnan keskeiset maankäyttökysymykset. Kokonaismaakuntakaavaa ollaan parhaillaan uudistamassa.

Pirkanmaan 1. vaihemaakuntakaavassa Karkun alue on määritelty taajamatoimintojen alueeksi ja paikalliskeskukseksi (kunnan kakkostaajama). Karkun aseman eteläpuolella on laaja palvelujen ja hallinnon alue (Karkun kotitalous- ja sosiaalialan oppilaitoksen alue). Lähellä Karkun taajamaan sijaitsee myös Ellivuoren alue, joka on osoitettu matkailun kehittämisen kohdealueeksi. (Kuva 35)

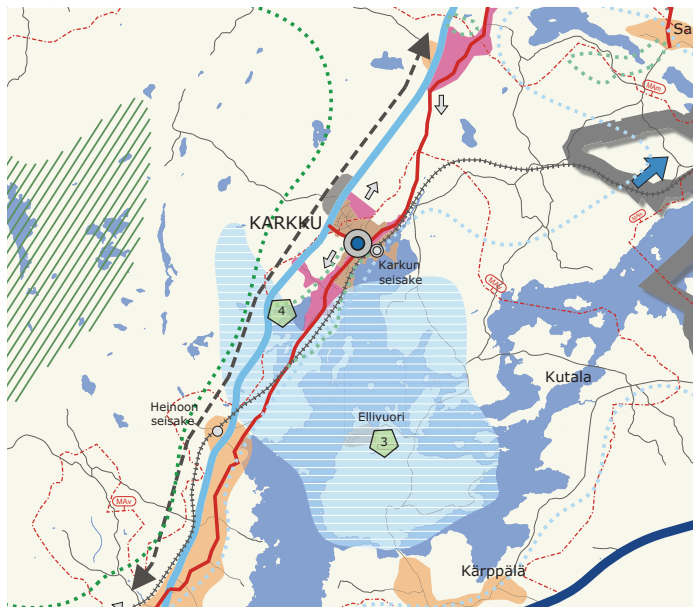
Pirkanmaan 2. vaihemaakuntakaavassa (lainvoimainen 2013) on tarkennettu liikenteeseen ja logistiikkaan liittyviä asioita. 2. vaihemaakuntakaavassa rataosuus Tampereelta Sastamalaan on määritelty merkittävästi parannettavaksi radaksi.

Sastamalan kaupunkirakennesuunnitelma

Sastamalan kaupunkirakennesuunnitelma 2030 on laadittu vuonna 2014. Suunnitelmassa odotetaan kaupungin kasvavan noin 27 000 asukkaaseen, mutta kasvun odotetaan sijoittuvan lähinnä Vammalan ja Mouhijärven taajamiin. Karkun taajaman osalta tulevaisuuden kasvusuunniksi on osoitettu sekä taajaman pohjoispuoliset alueet että taajaman eteläpuoliset alueet radan varresta. Molemmat kasvualueet sijaitsevat vielä suhteellisen lähellä Karkun asemaa. Lisäksi suunnitelmassa on osoitettu Vammala–Karkku–Mouhijärvi välille joukkoliikenteen kehittämistarve. (Kuva 36)



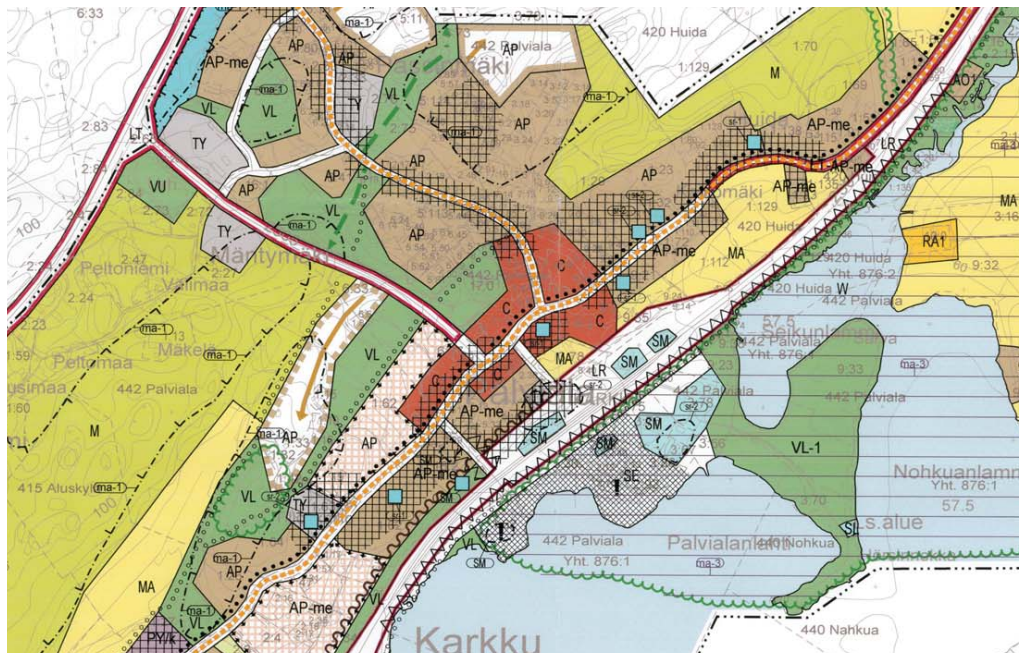
Kuva 35 Ote Pirkanmaan 1. maakuntakaavasta Karkun aseman kohdalla.



Kuva 36 Ote Sastamalan kaupunkirakennesuunnitelma 2030:sta Karkun kohdalla.

Karkun osayleiskaava

Karkun taajamaa koskeva oikeusvaikutteinen osayleiskaava on astunut voimaan vuonna 2003. Karkun taajaman keskusta sijaitsee aivan asema-alueen pohjoispuolella. Karkun taajamassa on useita kyläkuvallisesti arvokkaaksi määriteltyjä alueita ja kohteita. Myös Karkun asema on määritelty kulttuurihistorialliseksi kohteeksi. Asemarakennus ei kuitenkaan ole suojeltu. Karkun asema-alueella ja lähiympäristössä on myös useita muinaismuistolain nojalla rauhoitettuja alueita (SM). Lisäksi asema-alueen eteläpuolinen alue radan ja Rautaveden välissä on merkitty selvitysalueeksi (SE), jonka maaperäsaastuneisuus tulee selvittää ennen tarkempaa suunnittelua ja rakentamista. (Kuva 37)



Kuva 37 Ote Karkun oikeusvaikutteisesta osayleiskaavasta.

Muu kaavoitus

Karkun taajamassa on vuonna 1965 laadittu rakennuskaava, joka on kuitenkin monin paikoin vanhentunut. Tavoitteena on käynnistää kaavan ajantasaistus, jotta se vastaisi toteutunutta rakennetun ympäristön tilaa. Samassa yhteydessä on tarkoitus tutkia täydennysrakentamisen mahdollisuuksia.

Karkun teollisuusalueen asemakaavan laatiminen on myös parhaillaan vireillä. Asemakaavan tarkoituksena on tarjota uusia teollisuustontteja hyvien maantie- ja rautatieyhteyksien varrelta Karkun alueella ja kasvattaa Sastamalan kaupungin teollisuustonttivarantoa.

4.1.4 Aseman palvelutaso ja kehittämistarpeet

Karkun asemalla on vuosittain noin 28 000 matkustajaa. Päivittäisiä junavuoroja on keskimäärin yhteensä 14, joista 7 menee itään päin (Tampereen suunta) ja 7 länteen päin (Porin suunta). Porin suuntaan menee aamuisin vain yksi myöhäinen vuoro, muut vuorot kulkevat iltapäivällä ja illalla. Tampereen suuntaan sen sijaan menee 3 aamu- vuoroa sekä joitakin vuoroja päivällä ja illalla. Yhteys palveleekin kohtuullisen hyvin Tampereen suuntaan suuntautuvaa työmatkailua, mutta ei Poriin päin suuntautuvaa työmatkaliikennettä. Matka-aika Karkusta Poriin on vajaat 1 h ja Tampereelle reilut 30 min.

Karkun asemalla on käytössä yksi laitur, joka on asfalttipintainen. Asemarakennus on yksityisen omistuksessa. Karkun asema on perusparannettu vuonna 2013 Lielähti-Kokemäki -välisen rautatien perusparannuksen yhteydessä. Parannuksen yhteydessä Karkun laituria korotettiin vastaamaan tavoitekorkeutta (550 mm), laiturialueella rakennettiin katoksia ja muun muassa parannettiin valaistusta. Lisäksi liityntäpysäköintipaikkoja parannettiin. Moniin muihin pieniin asemiin verrattuna Karkun aseman palvelutaso on hyvä ja asema täyttää esteettömyysvaatimukset.

Tarkempi kuvaus aseman esteettömyystiedoista liitteessä 2.

Luonnosvaiheessa olevan Pirkanmaan 2. maakuntakaavan liityntäpysäköintiselvityksessä Karkun asema on määritelty paikallisesti merkittäväksi liityntäpaikaksi, jossa tulisi olla vähintään 20-100 paikkaa sekä runsaasti pyöräpysäköintiä. Selvityksen mukaan tavoitteena on saada Karkun asemalla riittävät liityntäpysäköintipaikat vuoteen 2020 mennessä.



Kuva 38 Karkun asema. Kuva: MV / RHO Jari Heiskanen.



Kuva 39 Näkymä Karkun asemalta vuonna 2013 toteutetun perusparannuksen jälkeen. Kuva: Liikennevirasto.

4.2 Kokemäen asema

4.2.1 Maankäyttö asemanseudulla ja aseman sijainti kaupunkirakenteessa

Kokemäen asema sijaitsee Peipohjassa noin kolmen kilometrin etäisyydellä Kokemäen keskustasta. Aseman pihalle pääsee Asemakujaa pitkin. Asemakuja liittyy Köyliöntiehen, jota pitkin pääsee Kokemäen keskustaan tai valtatie alitse Tuomaalan suuntaan. Aseman ympäristössä on teollisuus- ja yritysrakennuksia sekä jonkin verran asutusta. Aseman sijainti on keskustaan nähden syrjäinen. Aseman lähiympäristö on kuitenkin kohtuullisen tiiviisti rakennettu. Rata muodostaa jossain määrin estevaihutuksen taajamaan, sillä se kulkee taajaman läpi. Lähimmät ylikulkupaikat sijaitsevat joidenkin satojen metrien päässä asemasta.

4.2.2 Väestö- ja työpaikkatilanne

Kokemäen asema sijaitsee Kokemäen kunnassa ja se on nykyään kunnan ainoa henkilöliikenteen asema. Vuonna 2012 kunnan koko väestömäärä oli 7 864. Vajaat 3 300 asukasta eli noin 40 % koko kunnan väestöstä asuu aseman lähiympäristössä (3 km etäisyydellä asemasta). Tilastokeskuksen ennusteiden mukaan kunnan väestömäärä tulee laskemaan vuoteen 2025 mennessä noin 450 asukkaalla (muutos nykyiseen -6 %) ja vuoteen 2040 mennessä noin 750 asukkaalla (muutos -9,5 %).

Kokemäen aseman lähiympäristössä (3 km etäisyydellä asemasta) on noin 1 800 työpaikkaa (vuonna 2010). Koko kunnassa on Tilastokeskuksen mukaan ollut noin 2 710 työpaikkaa vuonna 2011.

4.2.3 Maankäytön suunnittelutilanne

Maakuntakaavoitus

Alueella on voimassa Satakunnan maakuntakaava 2010, joka on vahvistettu vuonna 2011. Lisäksi Satakunnassa on laadittu 1. vaihemaakuntakaava (tuulivoimavaihekaava) sekä käynnistetty syksyllä 2014 2. vaihemaakuntakaavan laatiminen.

Maakuntakaavassa Kokemäen aseman seudun alue on merkitty työpaikka-alueeksi (TP). Asemaa ei ole erikseen merkitty maakuntakaavaan. (Kuva 41)



Kuva 40

Ilmakuva Kokemäen aseman kohdalta. Asema on merkitty punaisella ympyrällä. Lähimmät radan ylityspaikat on merkitty punaisilla katkoviivoilla. Kuvalähde: Bingmaps.



Kuva 43 Kokemäen asema kesällä 2014, jolloin aseman maalaustyöt olivat vielä kesken. Kuva: www.peipohjanasema.blogspot.fi.

4.2.4 Aseman palvelutaso ja kehittämistarpeet

Kokemäen asemalla on vuosittain noin 37 000 matkustajaa. Päivittäisiä junavuoroja on keskimäärin yhteensä 14, joista 7 menee itään päin (Tampereen suunta) ja 7 länteen päin (Porin suunta). Vuorotarjonta on sama kuin Karkussa eli Porin suuntaan menee aamuisin vain yksi myöhäinen vuoro, muut vuorot kulkevat iltapäivällä ja illalla. Tampereen suuntaan sen sijaan menee 3 aamuvuoroa sekä joitakin vuoroja päivällä ja illalla. Yhteys palveleekin kohtuullisen hyvin Tampereen suuntaan suuntautuvaa työmatkailua, mutta ei Poriin päin suuntautuvaa työmatkaliikennettä. Matka-aika Kokemäeltä Poriin on noin 25 min ja Tampereelle noin 1 h 5 min.

Karkun aseman tapaan Kokemäen asemaa on parannettu vuonna 2013 toteutetun Lielähti–Kokemäki-ratayhteyden perusparannuksen yhteydessä. Kokemäen asemalla on käytössä kaksi laituria, molemmat täyttävät vaadittavan korkeuden (550 mm). Laiturit ovat asfalttipintaisia. Asemalla on pysäkkikatokset, mutta asemarakennus ei ole käytössä. Asemarakennus on suojeltu. Asemalla on pysäköintipaikkoja, mutta ei erikseen merkittyjä invapaikkoja. Pyöräpaikkoja on runsaasti, mutta ne eivät ole runkolukitettavia tai katettuja.

Tarkempi kuvaus aseman esteettömyystiedoista liitteessä 2.

4.3 Kehittämispotentiaali Tampere–Pori-yhteysvälillä

Tampere-Pori -yhteysvälillä on pääteasemien lisäksi 5 asemaa, joista 2 – Karkku ja Kokemäki – on vähäliikenteisiä. Rataosan matkustajamäärä vuonna 2013 oli yhteensä 265 000 ja ennusteiden mukaan sen odotetaan tulevaisuudessa kasvavan hiukan. Karkun asemalla matkustajamäärät ovat pysyneet viime vuosina melko samalla tasolla, kun taas Kokemäellä matkustajamäärä on hiukan laskenut vuodesta 2008 vuoteen 2012. Matkustajamääriltään molemmat asemat ovat kuitenkin vilkkaimpien pienten asemien joukossa.

Karkun aseman etuna on sen sijainti suhteellisen keskeisesti taajamassa. Karkun taajaman väestömäärä on melko pieni, mutta toisaalta se on selkeästi muusta rakenteesta erillään ja määritelty paikalliskeskukseksi, joten sen nykyisten palveluiden voidaan olettaa säilyvän, mikä edelleen parantaa sen kehittämispotentiaalia. Kehittämistarpeita ei ole yhtä paljon kuin useimmilla pienillä asemilla. Vuonna 2013 uusittu Karkku onkin hyvä esimerkki laadukkaasta pienestä asemasta. Kokemäen asema taas sijaitsee hiukan syrjässä taajaman keskustasta sekä alueista, joihin kunta erityisesti suunnittelee tiivistämistä ja täydentämistä. Kokemäen taajama on kuitenkin selkeästi Karkkua ja monia muita pienten asemien asemataajamia suurempi, joten Kokemäen aseman lähiympäristössä on silti melko vahva väestöpohja. Haasteena voi kutiekin olla liityntäliikenteen sovittaminen junaliikenteeseen aseman sijaitessa etäällä taajaman keskeisistä toiminnoista.

5 Johtopäätökset ja suositukset

5.1 Pienten asemien kehittämispotentiaalista kertovat tekijät

Tässä työssä tarkasteltiin yleisellä tasolla kaikkien, yli 90:n, pienen aseman kehittämispotentiaali. Tämän yleispiirteisen tarkastelun perusteella voidaan todeta, että pienet asemat ja myös niiden kehittämispotentiaali eroavat toisistaan monin tavoin.

Useimpien pienten asemien kohdalla tilanne on se, että nykyisellään junavuoroja on vähän ja toisaalta matkustajamäärät ovat pieniä, jopa vain muutamia tuhansia vuodessa. Toisaalta useat pienet asemat sijaitsevat silti sellaisilla yhteysväleillä, joiden matkustajamäärien odotetaan ennusteiden mukaan kasvavan tulevaisuudessa. Näin ol- len tarjonnan määrän voidaan myös olettaa pysyvän monilla yhteysväleillä vähintään nykyisellä tasolla kysynnän edelleen kasvaessa. Kaikilla yhteysväleillä pienten ase- men roolia osana koko liikennejärjestelmää ei kuitenkaan välttämättä nähdä tärkeänä. Mahdollinen liikennöintiin liittyvä kehittäminen ei välttämättä kohdennu pienten ase- mien junavuoroihin. Haasteena erityisesti pienten asemien kohdalla on myös se, että junaliikenteen vuorotarjonta ei vastaa kysyntään, esimerkiksi työmatkaliikenteen tar- peisiin, sillä junavuorot on sovitettu palvelemaan kaukojunien liittytää.

Yhteyden käyttäjämääriin vaikuttavat paitsi vuorotarjonnan määrä ja sopivuus, myös matkustajapotentiaali. Työssä tarkasteltiin kaikkien asemien väestöpotentiaali tutki- malla asemanseutujen väestömääriä ja kuntien väestökehitysennusteita. Tämän tar- kastelun perusteella voidaan todeta, että väestöpotentiaali eri asemilla vaihtelee hyvin paljon, mutta vain murto-osa asemista on sellaisia, joiden lähiympäristössä on jouk- koliikenteen järjestämisen kannalta merkittävä väestömäärä. Useimpien asemien lähi- ympäristössä väestömäärä on kuitenkin niin alhainen (alle 2 000), ettei sillä voida sa- noa olevan suoraa vaikutusta kyseisen aseman käyttäjämääriin. On myös huomattava, ettei edes korkea asemanseudun väestömäärä itsessään vielä takaa suurta käyttäjä- määrää, sillä asemanseudun väestön tarve liikkua kyseisellä junayhteydellä saavutet- taviin paikkoihin ei välttämättä ole aina suuri. Alueen suurimmat liikkumistuotoksia synnyttävät toiminnot, kuten merkittävimmät työpaikka-alueet ja palvelut, voivat sijai- ta myös muualla kuin asemanseututaajamissa, jolloin niihin myös liikutaan muilla kei- noin. Tästä kertoo myös se, että osalla asemista junankäyttäjämäärät ovat suhteellisen alhaisia korkeasta asemanseudun väestömäärästä huolimatta. Toisaalta tilanteissa, joissa junayhteys palvelee hyvin alueen asukkaiden liikkumistarpeita, on korkea väes- tömäärä aseman kehittämispotentiaalia edistävä tekijä.

Asemien sijainti suhteessa muuhun yhdyskuntarakenteeseen vaihtelee myös merkit- tävästi. Historiallisesti henkilöliikenteen asemia on Suomessa ollut paljon, mutta ny- kyään käytössä olevia kaukoliikenteen asemia on noin 150, joista lähes 2/3 on pieniä asemia. Asemia on perustettu eri syistä, muun muassa liittyen asutukseen tai teollisuu- teen. Asemanseudut ovat myös kasvaneet eri lailla, osa on kasvanut aseman ympärille, kun taas toisissa tapauksissa varsinainen asuintaajama onkin kasvanut jopa muuta- man kilometrin etäisyydelle asemasta. Muutokset yhteiskunnassa ja sen toiminnoissa, ovat myös muuttaneet asemien paikallista merkitystä. Tieverkon kehittäminen on pa- rantanut eri alueiden saavutettavuutta, jolloin junaliikenteen kilpailukyky ja merkitys kulkuvälineenä on heikentynyt. Samoin esimerkiksi merkittävä teollisuus on saattavat loppua paikkakunnalta, jolloin jäljelle on jäänyt tyhjentyneeseen teollisuusalueeseen liittyvä hiljainen asema.

Suurin osa pienistä asemista sijaitsee taajamissa ja asutuksen keskellä tai välittömässä läheisyydessä. Useissa tapauksissa asema sijaitsee edelleen keskeisesti kuntakeskuksessa tai vähintäänkin kunnan paikalliskeskuksessa, joka on ennen kuntaliitosta ollut pienemmän kunnan kuntakeskus. Suurimmalla osalla näistä asemista on ainakin jonkinlainen merkitys paikallisena keskuksena, tai ne liittyvät kiinteästi taajaman keskeisiin osiin ja muihin palveluihin. Näillä asemilla asemanseudun kehittäminen voi tukea paitsi junaliikennettä, myös taajaman elinvoimaisuutta. Noin viidennes asemista ei sijaitse minkään taajama-alueen yhteydessä. Näillä asemilla ei ole vastaavaa merkitystä edes paikallisena keskuksena ja mikäli niiden olemassa olo ei liity johonkin muuhun toimintoon, voi niiden säilyminen olla tulevaisuudessa vaakalaudalla.

Asemien lähiympäristön nykytilanteen lisäksi työssä tutkittiin, miten asemia on käsitelty maankäytön suunnitelmissa ja ollaanko asemanseutuja maankäytön suunnitelmissa kehittämässä. Kaikkien pienten asemien osalta maankäytön suunnitelmien tarkastelu rajoittui maakuntakaavoitukseen. Maakuntakaavojen aluevarausmerkinnät - tai niiden puute - asemien yhteydessä kertovat asemanseutuihin kohdistuvista odotuksista ja paineista maakunnallisella tasolla. Varsinaisia kehittämismerkintöjä oli esitetty vain muutamisiin asemanseutuihin. Asemat, joihin liittyy kehittämismerkintöjä, ovat lähtökohtaisesti hyvässä asemassa, sillä ne sijaitsevat alueilla, joilla nähdään olevan erityistä merkitystä jopa seudullisella tasolla ja lisäksi merkinnän luonteen takia niihin kohdistunee suoria toimenpiteitä. Suurin osa pienistä asemista sijaitsee alueella - tai sellaisen alueen välittömässä läheisyydessä - joka on maakuntakaavassa määritelty taajamatoimintojen alueeksi tai jonkin muun erityistoiminnon alueeksi. Näiden osalta varsinaiset maankäytölliset kehittämisodotukset konkretisoituvat tarkemmin vasta yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa.

Maakuntakaavojen tarkasteluiden yhteydessä havaittiin myös, että käytännöt siitä, miten asemat merkitään kaavoihin - tai merkitäänkö niitä ollenkaan - vaihtelevat eri maakuntien välillä. Joissakin maakunnissa asemia ei ole lainkaan merkitty maakuntakaavaan. Asemapaikkojen merkitseminen maakuntakaavaan on lähtökohtaisesti niiden kehittämisen kannalta tärkeää, sillä silloin niillä osoitetaan olevan merkitystä laajemmaltikin kuin vain paikallisesti ja toisaalta se osoittaa yksityiskohtaisemmalle suunnittelulle paikan merkityksen. Pieniä henkilöliikenteen asemia on tällä hetkellä noin 90 kpl, joten koko Suomen tasolla niiden määrä on vielä kohtuullinen. Hallittavissa olevan määrän takia asemapaikat voisivat siis hyvin olla merkittyinä kaikkien maakuntien maakuntakaavoissa, ainakin tilanteissa, joissa kyseisellä asemalla on paitsi paikallista merkitystä, myös jonkinlainen rooli osana laajempaa liikennejärjestelmää.

5.2 Esimerkkitapausten kautta havaittua

Työn yhteydessä tehtyjen kahden eri yhteysvälin pienten asemien tarkemman tutkimisen kautta huomattiin, että jopa samalla yhteysvälillä, suhteellisen samantyyppisissä paikoissa sijaitsevien asemien välillä on eroja. Tarkemmat asemien ja asemanseutujen tarkastelut ovatkin tarpeen ennen kuin pieniä asemia voidaan suoraan luokitella ja priorisoida.

Esimerkiksi yhteysvälillä Oulu-Kajaani asemien kehittämispotentiaaliin vaikutti selvästi se, kuinka hyvin asemataajama liittyy muuhun yhdyskuntarakenteeseen. Muhoksen asemataajama on toki väestöpohjaltaan suurempi kuin muut yhteysvälin pienten asemien asemataajamat, mutta myös sen sijainti huomattavasti muita taajamia Oulua lähempänä vaikuttanee sen kehittämispotentiaaliin voimakkaasti. Toisaalta niin Muhoksella, kuin muissa yhteysvälin asemataajamissa, haasteena on se, ettei junaliikenne vastaa asukkaiden liikkumistarpeisiin. Vuorotarjonta on hyvin suppeaa, eikä se selvästikään vastaa suurimpiin keskuksiin, eli Ouluun ja Kajaaniin, suuntautuvan työmatka-liikenteen tarpeisiin. Näin esimerkiksi Muhoksella junaa monipuolisempi vuo-

rotarjonta Ouluun päin suuntautuvan liikenteen osalta on tällä hetkellä bussilla. Näin ollen ei edes kasvavan Muhoksen aseman kehittäminen välttämättä ole perusteltua, ellei myös vuorotarjontaa saada parannettua.

Asemanseudun ja koko asemataajaman merkitys kunnassa saattaa myös muuttua esimerkiksi tälläkin hetkellä ajankohtaisten kuntaliitosten yhteydessä. Kuntaliitoksen yhteydessä kunnan kehittämisen painopisteet voivat muuttua ja esimerkiksi entisestä kuntakeskuksena toimineesta asemataajamasta jotkin palvelut saattavatkin siirtyä uuteen kuntakeskukseen, joka ei välttämättä sijaitse edes junayhteyden päässä. Luonnollisesti tilanne voi olla myös päinvastainen ja kuntaliitos voi myös vaikuttaa positiivisesti yksittäisten asemien ja asemataajamien edellytyksiin.

Esimerkkitapausten kautta havaittiin, että yleispiirteinen tarkastelu aseman sijainnista suhteessa taajamaan ei aina kerro aseman käytettävyydestä ja merkityksestä paikallisesti taajamassa. Paikallisesti asemat ja asemanseudut voivat olla taajaman keskeisimpiä paikkoja, erityisesti jos asemalla tai sen lähiympäristössä on muita tärkeitä toimintoja kuten erilaisia palveluita. Toisaalta asemat ovat monissa taajamissa jääneet selkeästi syrjään muista toiminnoista, jolloin niitä ei käytetä muulloin kuin junalla matkustamisen yhteydessä. Esimerkiksi Kokemäen asema sijaitsee noin 3 kilometrin etäisyydellä varsinaisesta keskustasta, vaikka asema sinänsä sijaitsee keskellä taajamaa eikä sen reunalla. Oulu-Kajaani -välillä taas taajamat ovat pääosin niin pieniä, että asema sijaitsee aina lähellä keskustaa. Keskeinen sijainti taajamassa on toisaalta aseman kehittämispotentiaalia parantava tekijä, mutta toisaalta taajaman läpi kulkeva rata saattaa muodostaa estevaikutuksen taajaman eri toimintojen välille, jolloin asukkaat saattavat esimerkiksi ylittää radan vaarallisesta kohdasta. (Kuva 44)



Kuva 44

Taajaman läpi kulkeva rata saattaa muodostaa estevaikutuksen taajaman eri toimintojen välille, jolloin asukkaat saattavat esimerkiksi ylittää radan vaarallisesta kohdasta. Oheinen kuva on otettu Keuruun asemalta.

Kuten edellä jo todettiin, vaikuttaa myös maankäytön suunnittelu aseman kehittämispotentiaaliin. Asemanseutu, jota yritetään aktiivisesti kehittää esimerkiksi kaavoittamalla, säilynee varmemmin elinvoimaisena ja myös matkustajamäärien voidaan odottaa pysyvän vähintään nykyisellä tasolla tai jopa kasvavan. Erityisesti suurilla kaupunkiseuduilla sijaitsevat asemat ja niiden lähiympäristöt ovat viime aikoina olleet aktiivisen uuden kehittämisen, kaavoituksen ja rakentamisen kohteena. Pienet asemat sen sijaan pääsääntöisesti sijaitsevat kuitenkin keskimäärin melko pienissä kunnissa, pienissä taajamissa ja niillä on melko vähän liikennettä, eikä yleensä lainkaan liittytävyyksiä, joten niillä ei ole yhtä isoa merkitystä edes paikallisena solmupisteenä tai keskuksena kuin suurimmilla kaupunkiseuduilla sijaitsevilla asemilla. Pienten asemien kohdalla kuntien kaavoituksessa ei olekaan esitetty yleensä suurempia kehittämistoimia asemiin tai niiden lähialueisiin liittyen.

Kunnan rooli on keskeinen asemapaikan kehittämisessä. Kunnalla on keinot ympäristön parantamiseen, mutta myös laajemmin asemanseudun ja asemataajaman kehittämiseen, kuten edellä maankäytön suunnittelun osalta todettiin. Uhka liikenteen loppumisesta voi vaikuttaa negatiivisesti asemien ja asemanseutujen kehittämishalukkuuteen, sillä epävarmaan kohteeseen ei uskalleta sitoutua ja panostaa.

Vaikka kunnilla on merkittävä rooli asemanseutujen kehittäjänä nousi erityisesti case-tarkasteluiden kohdalla esille asemien ja asemanseutujen kehittämisvastuun monitahoisuus ja sen tuomat haasteet. Asemien ja asemanseutujen eri osa-alueiden kehittämis- ja ylläpitovastuut jakautuvat lukuisille eri tahoille ja lisäksi tilanteet vaihtelevat jonkin verran eri asemien välillä. Usein asemanseudun kehittämisen vastuu jakautuu ainakin Liikennevirastolle, kunnalle, VR:lle ja eri palveluntuottajille. Asemien kehittämistyössä tarvitaankin lähtökohtaisesti aina yhteistyötä eri toimijoiden välillä ja yhteiset suuntaviivat, jotta eri tahot sitoutuvat kehittämään osaltaan samaa asemaa. Eri asemien osalta tulisi selvittää kenellä on vastuu kehittää mitään ja miten kehittämistyö voidaan koordinoita ja toteuttaa eri toimijoiden kesken.

Kehittämismastuiden monitahoisuuden lisäksi asemanseuduilla maanomistustilanne on usein monimutkainen, mikä vaikeuttaa yhteistä kehittämistä. Monilla pienillä asemilla on myös vanhoja, usein myös suojeltuja, asemarakennuksia, jotka eivät kuitenkaan enää ole käytössä. Tyhjillään olevat tilat olisivat potentiaalisia paikkoja aseman houkuttelevuutta ja käytettävyyttä parantaville palveluille. Mikäli asemarakennus on yksityisessä omistuksessa, jopa asumiskäytössä, voi asemarakennuksen hyödyntäminen asema-alueen kehittämisessä olla vaikeaa. Joillakin asemilla voi myös olla vaikeaa erottaa yksityisen ja julkisen tilan rajaa. Yksityiseen omistukseen siirtyneet asemarakennukset sijaitsevat aivan julkisen tilan yhteydessä.

5.3 Jatkotoimenpiteet ja suositukset

5.3.1 Kaikkiin pieniin asemiin kohdistuvat suositukset

Tässä työssä käsiteltyt pienet asemat ovat jo yksi luokka asemien ylemmässä luokittelussa, mutta pienten asemien erilaisuuden takia olisi tarvetta niiden edelleen ryhmittelyyn. Näin pienten asemien kehittämistä voitaisiin priorisoida ja perustella eri tahoille. Asemien ryhmittely vaatii kriteerit, jotka voisivat pohjautua luvussa 5.1 käsiteltyihin tekijöihin eli liikennöintiin ja sen tulevaisuuden odotuksiin, aseman merkitykseen osana liikennejärjestelmää, asemanseudun ja laajemmin asemakunnan väestöpotentiaaliin sekä asemanseudun kehittämistavoitteisiin maankäytössä. Ryhmittelyn osaksi voidaan liittää tarkastelu asemien nykyisestä kunnosta ja täyttyvistä palvelutasotavoitteista.

Asemien kunnon ja tilanteen selvittäminen on Liikenneviraston kannalta keskeistä. Liikenneviraston osalta tärkeä jatkotoimi onkin yksityiskohtaisemman listauksen laatiminen tarvittavista kehittämistoimista pienillä asemilla. Tämän listauksen laatimisessa voidaan osittain hyödyntää jo tämän työn aikana laadittua lähtötietotaulukkoa. Tämän pohjalta voidaan laatia ryhmittelyyn perustuvia ehdotuksia myöhemmin laadittavaa pienten asemien kehittämisohjelman sisältöä varten.

Tämän esiselvityksen tuloksena on nostettu esille asemanseutujen kehittämispotentiaalin selvittäminen maankäytön suunnittelutilanteen kannalta. Pienten asemien ryhmittelyn perusteella voidaan muodostaa käsitys pienten asemapaikkojen tulevaisuuden näkymistä ja kehittämisedellytyksistä. Tuloksena voidaan tuottaa aineisto, joka täydentää tietoa asemanseututaajamien elinvoimasta maankäytön suunnittelun näkökulmasta, ja tarjoaa näkökulman raideliikennemyönteisen maankäytön edellytyksistä pienten asemataajamien kannalta.

5.3.2 Palvelumuotoilun hyödyntäminen yksittäisten asemien kehittämisessä

Yleisemmän, kaikki pienet asemat kattavan lisätarkastelun lisäksi pienten asemien kehittämistä tulisi tehdä paikallisella tasolla yksittäisten asemien ja alueiden tarpeista lähtien. Tämä koskee sekä asema-alueiden palvelutasoa että matkustustarpeita.

Jokaisella asemalla on oma historiansa, käyttönsä ja potentiaalinsa asemakunnan ja kylän sosiaalisen ja ympäristön olosuhteiden mukaan. Erityisesti pienten asemanseutujen kehittämisessä olisi perusteltua ottaa käyttöön palvelumuotoilun ja yhteiskehittämisen keinot, jotta paikallinen aseman seudun potentiaali voidaan nostaa vastuullisesti esille tulevaisuuden kannalta. Samalla hanke vahvistaa yhteisöllisyyttä ja asukkaiden halua osallistua asuinympäristönsä ja kunnan palveluiden kehittämiseen. Yhteiskehittämisen avulla voidaan löytää ratkaisuja palveluiden kehittämisen liittyviin haasteisiin. Yhteiskehittämisen tavalla suunnitellut palvelut tuottavat paremman palvelukokemuksen sekä käyttäjille että palvelutuottajille. Ne edistävät myös yhteisöllisyyttä asemanseudun alueella monilla eri tasoilla. Yhteiskehittäminen auttaa käyttämään resursseja sellaisten palveluiden suunnitteluun, joita käyttäjät todellisuudessa kaipaavat.

Pienten asemanseutujen kehittämisprosessiin tulisi erityisesti ottaa mukaan aseman käyttäjät ja palvelun tuottajat. Käyttäjiä ovat tässä tapauksissa junamatkailijat, muut aseman käyttäjät, asema-alueella työskentelevät, kunnan lähiasukkaat ja yrittäjät. Palvelun tuottajia ovat aseman toimintoihin vaikuttavat päätöksentekijät, kuten VR (liikennöitsijä), Liikennevirasto (laiturit), muut liikennöitsijät, taksit (liityntäliikenne), kunnat (reitit asemille) sekä yksityiset omistajat, asemanseudun maanomistajat (asemarakennukset, pysäköinti ja muiden palveluiden tuottajat (ravintolat jne.).

Aseman yhteiskehittämisprosessi voidaan aloittaa esimerkiksi alustavalla kyselyllä ja yhteiskehittämistyöpajalla. Tarkoitus on herättää asemanseudun käyttäjien huomio kehittämistarpeisiin selvittämällä asemien käyttöä ja käyttäjäkokemuksia. Lisäksi selvitetään, mikä on käyttäjien näkökulma asemasta ja sen ympäristöstä tällä hetkellä. Kyselyn kautta on tarkoitus myös löytää kehittämistyöstä kiinnostuneet käyttäjät. Kyselyn perusteella voidaan suunnitella käyttäjien ja palvelutuottajien yhteiskehittämistyöpaja, jossa esimerkiksi muodostettavat palvelupolut voivat toimia lähtökohtana pienten asemien kehittämisessä. Työpajoissa kartoitetaan, millaisia ratkaisuja asema-alue tarjoaa tällä hetkellä asumisen, vapaa-ajan ja palveluiden suhteen, ja toisaalta millaisia uusia ratkaisuja se voisi tarjota.

Yhteiskehittämisen periaatteita ovat yhdenvertaisuus asiantuntijoiden ja kansalaisten välillä, monimuotoisuus, esteettömyys ja vastavuoroisuus. Esimerkiksi työskentelyn esteettömyyden varmistaminen vaatii jatkuvaa suunnittelua ja erityisiä toimenpiteitä. Asioiden esittely kaikille ymmärrettävässä muodossa on edellytys yhteiseen suunnitteluun ja päätöksentekoon osallistumiselle. Kehittämistyö pienillä asemanseuduilla voidaan vaiheistaa palvelumuotoiluprosessin kolmeen perusvaiheeseen, jotka ovat asiakasymmärrys, konseptisuunnittelu ja toteutus. Käyttäjätieto muodostaa asiakasymmärryksen pohjan. Konseptointivaiheessa käyttäjätieto konseptoidaan esim. kokeuskarttojen ja palvelupolkujen laatimisen avulla. Käyttäjien osallistamisella suunnitteluun saadaan uutta arvoa palvelukokemukseen. Toteutusvaiheessa edellisten vaiheiden tulosten pohjalta luodaan uudet palvelut.

Lähteet

Aalto-yliopisto. 2012. Uudistuva kaupunki. HOT-R -tutkimushankkeen loppuraportti.

Iikkanen, Pekka & Lapp, Tuomo & Tunninen, Niko & Nyby, Marko. 2013. Tavara- ja henkilöliikenteen ratapihojen kehityskuva 2035 - Kehittämisen ja korvausinvestointitarpeet. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 34/2013.

Krankka, Maija. 2013. Esteettömyyden huomioiminen kaavoitusvaiheesta ylläpitoon. Esitys Esteettömyysseminaarissa 14.3.2013.

Liikennevirasto. 2010. Henkilöliikennepaikkojen kehittämisohjelma. Väli­raportti.

Liikennevirasto. 2011. Luettelo rautatieliikennepaikoista 1.1.2012. Liikenneviraston väylätietoja 5/2011.

Liikennevirasto. 2012. Henkilöliikennetutkimus 2010-2011. Suomalaisten liikkuminen.

Liikennevirasto. 2014. Suomen rautatietilasto 2014. Liikenneviraston tilastoja 2/2014.

Liikennevirasto. 2015. Rautateiden tulevaisuuden henkilöliikenneselvitys. Päivitys 2014.

Liikenneviraston esteettömyystietokanta.

Meriläinen, Antti & Kunnas, Jouko. 2014. Kehittämismallit ja -keinot rautatieasemien ja asema-alueiden palvelujen ja ympäristön parantamiseksi. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 8/2014.

Rinta-Piirto, Jyrki. 2011. Liikenneolosuhteet 2035, Rautateiden henkilöliikenteen ennustetarkasteluja. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 32/2011.

Rinta-Piirto, Jyrki & Saarinen, Heidi & Hillo, Kari & Metsäranta, Heikki / Strafica Oy. 2014. Rautateiden henkilöliikennepaikkojen kehittämisohjelma, luonnos 4.11.2014. Liikennevirasto.

Sahlsten, Sonja. 2013. Yhdyskuntarakenteen käsittely esisuunnittelussa. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 58/2013.

Sahlsten, Sonja. 2014. Joukkoliikennemyönteisellä suunnittelulla parempaan yhdyskuntarakenteeseen. Mahdollisuudet Lappeenrannan ja Imatran seuduilla. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 22-2014.

Suomen virallinen tilasto (SVT): Väestöennuste [verkkajulkaisu]. Väestöennuste 2012 Ennustetut väestönmuutokset sukupuolen mukaan alueittain 2012 – 2040. ISSN=1798-5137. 2012. Helsinki: Tilastokeskus [viitattu: 31.10.2014]. Saantitapa: http://tilastokeskus.fi/til/vaenn/2012/vaenn_2012_2012-09-28_tie_001_fi.html

Ympäristöministeriö. 2002. Maankäyttö- ja rakennuslaki - Maakuntakaavan sisältö ja esitystapa, opas 6.

Ympäristöministeriö. 2003. Maankäyttö- ja rakennuslaki - Maakuntakaavamerkin­nät ja -määräykset, opas 10.

Kaukoliikenteen asemien palvelutasotavoitteet

LAITURIT	Kauko 1	Kauko 2	Kauko 3	Lähi 1	Lähi 2	Lähi 3
pituus (m)	350**	350**	250*	320	320	320
korkeus (mm)	550	550	550	550	550	550
leveys min. (mm) reunalaituri	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000
leveys min. (mm) välilaituri	3 500	3 500	3 500	3 500	3 500	3 500
materiaali: asfaltti tai kiveys	x	x	x	x	x	x

* laituripituus 80/120 m rataosilla, joilla on ainoastaan taajamajunaliikennettä

** laituripituus 450 m rataosilla Helsinki-Seinäjoki-Oulu-Rovaniemi ja Helsinki-Kouvola-Vainikkala

x=pakollinen

LAITURIVARUSTEET	Kauko 1	Kauko 2	Kauko 3	Lähi 1	Lähi 2	Lähi 3
laiturikatos	x	o		x	x	
odotushuone/tuulisuoja*	x	o		x	x	
pysäkkikatos**		x	x			x
penkki	<50 m välein	<50 m välein	väh. 1 kpl	<50 m välein	50 m välein	väh. 1 kpl
roska-astiat	x	x	x	x	x	x
kello	x***	x***	x	x***	x***	x

*oltava säältä suojattu, vähintään 15 % ennakoidusta yhtäaikaisesta matkustajamäärästä mahtuu katokseen

**vähintään 15 % ennakoidusta yhtäaikaisesta matkustajamäärästä mahtuu katokseen

***suositellaan jokaiselle laiturille

x=pakollinen

o=harkinnan mukaan

ESTEETTÖMYYS	Kauko 1	Kauko 2	Kauko 3	Lähi 1	Lähi 2	Lähi 3
Esteetön reitti	x	x	x	x	x	x
Ääniopasteet	o			o		
Kohokuvioidut kartat	o			o		
Valaistus laituralueella, odotusalueilla, kulkureiteillä ja pysäköintialueilla	x	x	x	x	x	x

x=pakollinen

o=harkinnan mukaan

AJANTASAINEN INFORMAATIO	Kauko 1	Kauko 2	Kauko 3	Lähi 1	Lähi 2	Lähi 3
raidenäyttö*	x	x	o+	x	x	x
näyttötaulu (koontinäyttö)**	x	o		x	x	o
kuulutukset***	x	x	x	x	x	x
sähköinen interaktiivinen näyttö	o					

* tietoa seuraavasta junasta, raiteiden määrä vaikuttaa tarpeeseen

** tietoja useista junista, määrä ja koko riippuu aseman ominaispiirteistä

*** automaattiset ja manuaaliset

x=pakollinen

o=harkinnan mukaan

o+=pakollinen, jos aseman ohitus >160 km/h

KIINTEÄ OPASTUS JA INFORMAATIO	Kauko 1	Kauko 2	Kauko 3	Lähi 1	Lähi 2	Lähi 3
aseman ja laitureiden nimikyltit	x	x	x	x	x	x
raidenumerot	x	x	x	x	x	x
aikataulukaappi/-kehys	x	x	x	x	x	x
valaistut suuntaopasteet	x	x	x	x	x	x
sektorointiopasteet/pysähtymispaikan merkitseminen	x	x	o*	x	x	x
informaatio aseman palveluista	x	x	x	x	x	x
informaatio lipunmyynnistä	x	x	x	x	x	x
esteettömän reitin opastus	x	x	x	x	x	x
opastus asemalta pysäköintiin	x	x	x	x	x	x
opastus asemalta liityntäliikenteeseen (JKL)	x	x	x	x	x	x
opastus asemalta takseille	x	x	x	x	x	x

* tarvitaan, mikäli vaunukokoonpanotiedot ja raidenäyttö

x=pakollinen

o=harkinnan mukaan

LISÄSUOSITUKSET	Kauko 1	Kauko 2	Kauko 3	Lähi 1	Lähi 2	Lähi 3
opastus asemalle katuverkolta*	x	x	x	x	x	x
opastus asemalle päätieverkolta ja kävely/pyöräteiltä*	x	x	x	x	x	x
paikallisopastus (lähialuekartta)	x	x	x	x	x	x
informaatio taksien tilaamisesta	x	x	x	x	x	x
informaatio liityntäliikenteen aikatauluista	#	#	#	#	#	#
informaatio liityntäpysäköintipaikkatilanteesta	#			#	#	o

* myös liityntäpysäköintiin ja pyöräpysäköintiin

x=vahvasti suositeltu

o=harkinnan mukaan

#=suositus, mikäli tietoa saatavilla ja esittämiselle varattu paikka (ajantasaista mikäli mahdollista)

LIITYNTÄPYSÄKÖINTI	Kauko 1	Kauko 2	Kauko 3	Lähi 1	Lähi 2	Lähi 3
Henkilöautojen minimipaikkamäärä	20	10	5	50	15	10
Polkupyörien minimipaikkamäärä	10	10	10	10	10	10
Runkolukittavat pyörätelineet	x	x	x	x	x	x
Minimipaikkamäärälle katettu pyöräpysäköinti	x	x	x	x	x	x
Tavoitepaikkamäärän arviointi	Paikkamäärän ja käytön seurannan perusteella			Paikkamäärän ja käytön seurannan perusteella		
Paikkojen käytön seurannan laskentaväli (vuotta)	1	2	3	1	2	3
Paikkamäärään reagointi	Lisätään 20 % kun käyttöaste ylittää pysyvästi 80 %			Lisätään 20 % kun käyttöaste ylittää pysyvästi 80 %		

x=pakollinen

o=harkinnan mukaan

Case-asemien palvelutaso ja kehittämistarpeet

			Muhos		Utajärvi		Vaala		Paltamo	Kontiomäki		Karkku	Kokemäki	
Asmean tiedot	Liikennemuoto		taajamajunaliikenne		taajamajunaliikenne		taajamajunaliikenne		taajama-junaliikenne	taajamajunaliikenne		taajama-junaliikenne	taajamajunaliikenne	
	Laitureiden määrä		2		2		2		1	2		1	2	
	Asemarakennuksen rakennusvuosi		1927		1928		1929		1926	1923		1904	1918	
	Asemarakennuksen suojelu		EI		?		?		?	?		EI	KYLLÄ	
Palvelutasotekijä Tavoitetaso			Laituri 1	Laituri 2	Laituri 1	Laituri 2	Laituri 1	Laituri 2	Laituri 1	Laituri 1	Laituri 2	Laituri 1	Laituri 1	Laituri 2
Laiturit	Laiturin pituus	250 m (tai 80/120m taajamajunaosuuksilla)	212	151	174	163	236	183	230	350	350	250	249	249
	Laiturikorkeus	550 mm	265	265	265	265	265	265	265	265	265	550	550	550
	Laiturin leveys (reunalaituri)	3000 mm	3 000	x	3 000	x	3 000	x	3 000	4 400	x	?	5 000	x
	Laiturin leveys (väililaituri)	3500 mm	x	2 800	x	2 000	x	2 750	x	x	6 400	x	x	8 000
	Laiturin materiaali	Asfaltti tai kiveys	sora	betonikivi	sora	sora	sora	sora	sora	asfaltti	asfaltti	asfaltti	asfaltti	asfaltti
Laiturivarustelu	Pysäkkikatokset	1-2 kpl, väh. 15 % ennakoidusta matkustajamäärästä mahtuu katokseen	EI	EI	EI	EI	ei tietoa	ei tietoa	ON	ei tietoa	ei tietoa	ON	ON	ON
	Tuulisuojat	ei vaadittu	0	0	0	0	ei tietoa	ei tietoa	ei tietoa	ei tietoa	ei tietoa	2	1	2
	Penkki	min. 1 kpl	ei tietoa	0	3	0	6	0	2	3	0	3	1	2
	Roska-astiat	oltava	ei tietoa	0	2	0	1	0	1	2	0	3	0	0
Palvelut	WC	ei vaadittu	EI		EI		EI		EI	ON		EI	EI	
	Avustajapalvelu	ei vaadittu	EI		EI		EI		EI	EI		EI	EI	
Pysäköinti ja liityntäliikenne	Henkilöautojen liityntäpysäköinti	min. 5 kpl	20		20		10		4	6		15	12	
	saatto- ja invapaikat	oltava	0		0		0		0	0		2	0	
	henkilöautopaikkojen käyttöaste	paikkamäärään reagointi, lisätään 20 % kun käyttöaste ylittää pysyvästi 80 %	20 %		20 %		10 %		25 %	50 %		20 %	60 %	
	etäisyys laitureille auto-pysäköinnistä	ei vaatimuksia	40 m		20 m		30 m		20 m	20 m		20 m	?	
	valaistu		KYLLÄ		EI		KYLLÄ		EI	EI		KYLLÄ	KYLLÄ	
	Pyöräpaikat	min. 10 kpl	0		10		0		10	10		8	17	
		runkolukituspaikat	0		0		0		0	0		8	0	
		katetut paikat, pakollinen minimimäärälle	0		0		0		0	0		8	0	
		pyöräpaikkojen etäisyys laitureille	ei vaatimuksia	x		20 m		0		20 m	20 m		10 m	?

